

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LES
SUBVENTIONS ET LES PRIMES
A LA
MARINE MARCHANDE
EN FRANCE ET EN ALLEMAGNE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue le Vendredi 6 Novembre 1908, à 8 heures 1/2,

PAR

MAXIME GERVILLE-RÉACHE

Président, M. BERTHÉLEMY, professeur.

Suffragants { *M. DESCHAMPS, professeur.*
M. TRUCHY, professeur.

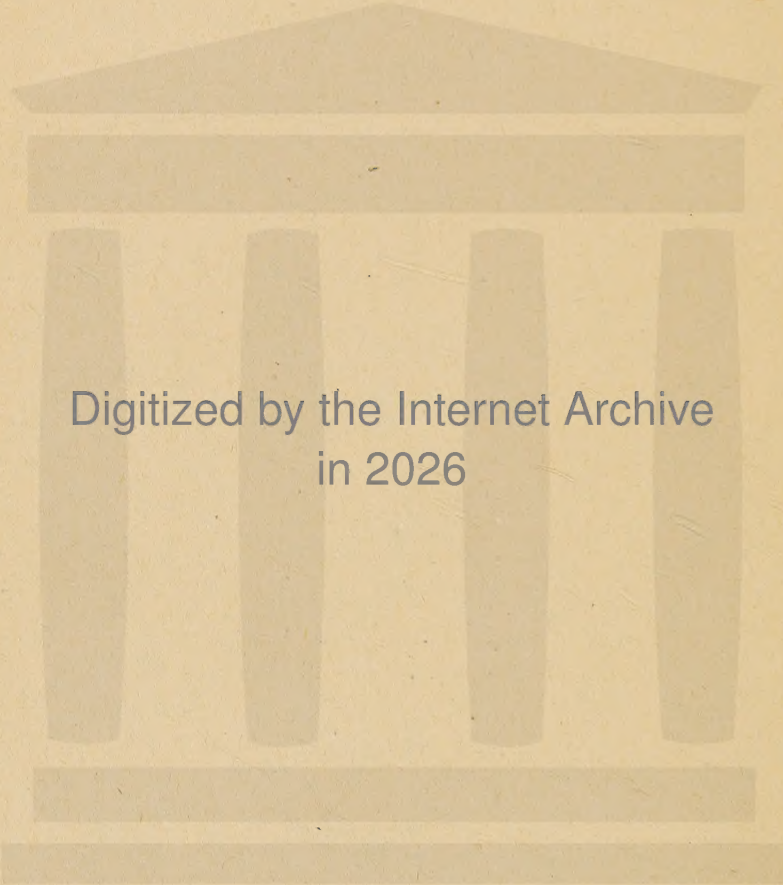
PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, RUE SOUFFLOT, 13

1908



Digitized by the Internet Archive
in 2026

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LES
SUBVENTIONS ET LES PRIMES
A LA
MARINE MARCHANDE
EN FRANCE ET EN ALLEMAGNE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue le Vendredi 6 Novembre 1908, à 8 heures 1/2,

PAR

MAXIME GERVILLE-RÉACHE



Président, M. BERTHÉLEMY, professeur.

*Suffragants { M. DESCHAMPS, professeur.
 { M. TRUCHY, professeur.*

PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, RUE SOUFFLOT, 13

1908

BIBLIOGRAPHIE

Documents officiels.

Textes officiels des lois des primes de 1881, 1893, 1902, 1906.

Rapport sur la marine marchande par M. Jules Siegfried, député, 1892.

Projet de loi sur la marine marchande présenté au nom de M. Carnot, Président de la République française, par M. Jules Roche, ministre du commerce, de l'industrie et des colonies, par M. Barbey, ministre de la marine, par M. Rouvier, ministre des finances, et par M. Yves Guyot, ministre des travaux publics, 1892.

Projet de loi sur la marine marchande présenté au nom de M. Loubet, Président de la République française, par M. A. Millerand, ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, par M. de Lanessan, ministre de la marine, par M. Albert Decrais, ministre des colonies et par M. Caillaux, ministre des finances, 1899.

Rapport sur la marine marchande par M. Thierry (Bouches-du-Rhône), 1900.

Commission extra-parlementaire: Compte rendu de la commission, 1903-04.

Rapport présenté au nom de la commission extra-parlementaire par M. Millerand, 1904.

Projet de loi sur la marine marchande présenté au nom de M. Emile Loubet, Président de la République française, par M. Rouvier, président du conseil, ministre des finances, par M. Dubief, ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, par M. Thomson, ministre de la marine et par M. Clémentel, ministre des colonies, 1905.

Rapport fait au nom de la commission du budget, chargée d'examiner le projet de loi sur la marine marchande, par M. Pierre Baudin, député, 1905.

Tableau décennal du commerce de la France de 1877 à 1886.

Tableau décennal du commerce de la France de 1886 à 1896.

Tableau général de la navigation de 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906.

Situation commerciale de la France :

1° 1874 à 1888 ;

2° 1882 à 1897 ;

3° 1891 à 1905-1906.

Ouvrages.

DE ROMEUF. — *Protection de la marine marchande en France et à l'étranger.*

PIERRE BAUDIN. — *Forces perdues.*

CH. ROUX. — *Notre marine marchande.*

A. COLIN. — *La Navigation commerciale au XIX^e siècle.*

HENRY GROUT. — *Les services maritimes postaux en France.*

AIMÉ DUSSOL. — *Les grandes compagnies de navigation et les chantiers de constructions maritimes en Allemagne.* 1^{re} partie: Les grandes compagnies de navigation, 1908, A. Pedone.

PAUL NEUBAUR. — *Die Deutscher Reichspost Dampfer linien.*

MARCEL PLESSIS. — *Navires et ports marchands.*

SARRAUT. — *Les problèmes de la navigation marchande.*

La ligue maritime. — *Un nouveau système de primes pour la marine marchande.*

La *Revue politique et parlementaire* du 10 décembre 1902 et du 13 novembre 1904.

CHAPITRE PREMIER

La marine marchande en France et en Allemagne de 1875 à 1905.

Au début du XX^e siècle les questions maritimes présentent un intérêt de premier ordre pour toutes les puissances économiques, car, comme l'a dit Von der Goltz, « nulle nation qui se désintéresse de la mer ne peut être grande ». La prospérité générale d'un pays est, en effet, intimement liée à la prospérité de sa marine marchande et à la valeur de son outillage maritime. Il serait sans doute exagéré de prétendre qu'un pays ne peut vivre et même se développer sans marine marchande, car l'exemple de la Belgique, en pleine vitalité économique, suffirait à ruiner cette assertion. Mais il est juste d'affirmer qu'une nation moderne ne peut faire rayonner son influence dans le monde, constituer un empire colonial durable, sans de fortes institutions maritimes.

La situation de la France, à cet égard, ne laisse pas d'être quelque peu inquiétante. Avec ses immenses réserves de capitaux, la richesse de son sol et même de son sous-sol, avec l'admirable situation géographique qu'il occupe, notre pays n'aurait jamais dû cesser d'être un des premiers pays maritimes du monde. Malheureusement, notre marine mar-

chande n'a pas bénéficié du profond mouvement de restauration qui a suivi la guerre de 1870 et, du second rang qu'elle occupait au lendemain de nos désastres, elle est tombée progressivement au 6^e et au 7^e rang.

Au point de vue de notre commerce général d'exportation, les conséquences de cette quasi-déchéance ont été fort graves. On estime généralement à près de 200 millions la valeur du fret que le commerce français verse aux armateurs étrangers. Le plus grand inconvénient de cette situation n'est pas le manque à gagner de nos armateurs, quelle que soit l'importance des frets qu'ils se sont laissé enlever par leurs concurrents étrangers. Le péril que cette dépendance fait courir à notre commerce d'exportation est autrement redoutable.

Chargés de transporter nos marchandises, les armateurs étrangers connaissent peu à peu toute notre clientèle ; par les connaissements qu'ils ont entre les mains, ils savent avec précision à quelles conditions nos commerçants livrent leurs marchandises. Ces renseignements précieux, soigneusement relevés et communiqués aux commerçants étrangers, sont utilisés contre nous dans l'âpre concurrence commerciale qui nous est faite, et c'est ainsi que nous avons vu se fermer devant nous les marchés d'Extrême-Orient et d'Orient où nous possédions des débouchés si importants et si rémunérateurs, il y a trente ans encore.

Si le déclin de notre marine marchande devait aller en s'accroissant, de nouveaux dangers seraient à prévoir et à redouter. Les armateurs étrangers ne sont pas encore heureusement les maîtres incontestés de notre marché des frets. Que leur prépondérance s'accroisse, que la concurrence pénible qui leur est encore faite par nos armateurs disparaisse, et notre commerce est à la merci des transpor-

teurs étrangers dont les prétentions ne sauraient manquer de s'accroître.

La situation précaire de notre marine marchande présente d'ailleurs d'autres graves inconvénients dont quelques-uns ont été fort bien mis en lumière par M. Millerand dans le rapport qu'il a présenté au nom de la commission extraparlémentaire de la marine marchande : « Au point de vue purement industriel, nos chantiers de construction navale sont un élément important d'activité pour notre métallurgie française ; leur disparition porterait un coup funeste aux fonderies, aux aciéries, aux lamineries, aux forges, aux ateliers de construction mécanique dont ils emploient les produits par grande quantité. Elle condamnerait à une misère immédiate toute une catégorie de travailleurs méritants vivant directement de la marine marchande.

Ce sont d'abord les ouvriers de nos chantiers de construction dont le nombre, autant qu'on en peut juger, n'était pas inférieur à 35.000 pour la seule construction métallique avant les licenciements opérés tout récemment par suite de l'arrêt forcé des commandes. Ce sont ensuite les 24.818 hommes d'équipage et les 8.052 mécaniciens et chauffeurs représentant, d'après les dernières statistiques des douanes, l'effectif de nos bâtiments de commerce. En plus des hommes qui naviguent à un moment donné, il y a ceux qui se reposent des fatigues de leur dur métier, ceux qui, réclamés par d'autres devoirs, séjournent momentanément à terre, mais viendront à un bref délai demander à un embarquement nécessaire l'équilibre de leur maigre budget familial. Il y a en un mot l'ensemble de nos inscrits maritimes, c'est-à-dire 120.000 hommes, soutiens matériels de nos populations côtières, pliés à un travail spécial qui ne leur permet pas de trouver, en dehors de ce travail, l'emploi de

leur activité et pour lesquels la disparition de notre marine serait une catastrophe sans remède.

A défaut de toute autre raison, le souci de la vie de ces hommes crée à l'Etat le devoir étroit de maintenir l'industrie qui leur procure leur gagne-pain. »

L'Etat ne doit d'ailleurs pas se laisser guider uniquement par des considérations d'humanité, mais par le souci de son intérêt le plus immédiat. Jusqu'à ce jour, la séculaire institution de l'inscription maritime a suffi à assurer le recrutement de la flotte de guerre. Mais nulle part la concurrence qui existe entre les grandes puissances ne se manifeste avec plus d'âpreté qu'en ce qui concerne l'accroissement des marines militaires. L'essor prodigieux de la marine allemande, incessamment renforcée par des additions au programme naval de 1900, la naissance et le brusque développement des marines américaines et japonaises nous ont contraint à procéder au rejeunissement et à l'augmentation de nos unités de guerre. Il en résulte un appel plus énergique à l'inscription maritime et, avant qu'il soit longtemps, nous nous trouverons en face d'une crise du personnel destiné à la flotte. Le moment serait donc mal choisi pour laisser décroître le nombre des inscrits maritimes déjà presque insuffisants.

Enfin, ajoute M. Millerand, « le développement récent de notre empire colonial serait un véritable contre-sens, si nos colonies, isolées de la mère-patrie par la mer, n'étaient pas reliées à elle par notre flotte de commerce. Leur sécurité, leur essor dépendent en grande partie de ce facteur et les dépenses qu'elles supportent pour améliorer leurs ports, construire des quais et des wharfs, pour prendre part au mouvement général du commerce, perdraient en partie leur

efficacité et leurs justifications si elles devaient profiter au seul pavillon étranger.

« Tout concourt par suite à affirmer la nécessité de ne pas laisser périr notre marine marchande. »

A la vérité, ni le gouvernement, ni les Chambres ne se sont désintéressés de la situation de notre marine marchande. Les lois successives de 1881, 1893, 1902 et 1906 sur les primes sont là pour attester le travail parlementaire et les préoccupations des principaux intéressés. De nombreuses commissions parlementaires ou extraparlémentaires ont en outre étudié minutieusement les causes de la décadence de notre marine et les remèdes qu'il était possible d'y apporter. Quels ont été les résultats pratiques de cet immense effort ? Des statistiques, avec leur précision cruelle, nous montrent que si la flotte commerciale française a progressé un peu de 1875 à nos jours, son importance relative n'a cessé de décroître. Cette constatation ressort nettement lorsqu'on examine comparativement, comme nous allons le faire, les progrès de la marine marchande en France et en Allemagne.

Nous nous proposons donc d'étudier les encouragements qui ont été donnés à la marine française sous forme de subventions postales et sous forme de primes à l'armement et à la construction. Lorsque nous aurons fait pour l'Allemagne une étude similaire, il nous sera peut-être permis de porter un jugement d'ensemble sur la législation maritime française et d'indiquer rapidement les imperfections qu'elle renferme et les améliorations que l'expérience de ce qui a été fait dans un pays où la marine marchande s'est accrue d'une façon remarquable et ininterrompue, peut nous suggérer.

Si nous examinons le développement de la marine marchande de la France de 1875 à 1905, voici les constatations que nous sommes amenés à faire :

En 1875, le nombre des navires de notre flotte de commerce s'élevait à 15.441 unités et 1.028.228 tonneaux, dont 14.904 voiliers pour 822.808 tonneaux et 537 vapeurs pour 205.420 tonneaux.

En 1905, la flotte de la France comptait 16.755 bâtiments de 1.387.220 tonneaux dont 15.284 voiliers pour 676.193 tonneaux et 1.471 vapeurs pour 711.027 tonneaux.

Il serait intéressant de suivre les progrès accomplis par la marine marchande de la France pendant ces 30 dernières années. A cet effet, nous dressons le tableau suivant :

Années	VAPEURS		VOILIERS		TOTAL	
	Nombre de Vapeurs	Tonnage net	Nombre de Voiliers	Tonnage net	Nombre de Navires	Tonnage net
1875	537	205.420	14.904	822.808	15.441	1.028.228
1880	652	277.759	14.406	741.539	15.058	919.298
1881	735	311.779	14.391	602.594	15.126	914.373
1882	832	416.228	14.368	566.789	15.200	983.017
1885	937	492.396	14.329	507.819	15.266	1.000.215
1890	1.110	499.921	14.001	444.092	15.111	944.013
1893	1.186	498.841	14.190	396.582	15.376	895.423
1894	1.196	491.972	14.332	398.567	15.528	890.539
1895	1.212	500.568	14.386	386.510	15.598	887.078
1900	1.272	527.551	14.313	510.175	15.585	1.037.726
1901	1.299	546.541	14.393	664.447	15.692	1.110.988
1902	1.330	548.921	14.691	668.693	16.021	1.217.614
1903	1.383	585.932	14.910	650.269	16.293	1.235.341
1904	1.457	696.059	15.057	653.268	16.514	1.349.327
1905	1.471	711.027	15.284	676.193	16.755	1.387.220

De ce tableau il résulte que de 1875 à 1905 le nombre des vapeurs a augmenté de 934 unités et de 505.607 tonneaux; quant aux voiliers ils ont augmenté en nombre de 380 unités, mais leur tonnage a diminué de 146.615 ton-

neaux. Enfin de 1875 à 1905, le nombre total des navires s'est accru de 1.307 unités et leur tonnage a augmenté de 358.992 tonneaux.

Etablissons maintenant une comparaison entre chaque période décennale.

I. — De 1875 à 1885, nous constatons que le nombre des *vapeurs* s'est accru de 400 unités et leur tonnage de 286.976 tonneaux ; quant aux *voiliers* leur nombre au contraire a diminué de 575 bâtiments et le tonnage de 314.989 tonneaux. Pour ce qui est du nombre total des bâtiments (vapeurs et voiliers), il a diminué de 175 unités et le tonnage de 28.013 tonneaux.

II. — De 1885 à 1895, du tableau qui précède, il résulte que les vapeurs sont au nombre de 1.212, soit une augmentation de 275 par rapport à 1885 et le tonnage a également augmenté de 108.172 tonneaux. Pour ce qui est des *voiliers* leur nombre s'est accru de 57 unités, alors que leur tonnage a diminué de 121.309 tonneaux. Le total des bâtiments, tant vapeurs que voiliers, a donc augmenté de 332 unités, mais le tonnage a diminué de 13.137 tonneaux.

Enfin de 1895 à 1905, le nombre des vapeurs s'est accru de 259 unités et le tonnage de 210.459 tonneaux. Les voiliers ont augmenté de 898 unités et leur tonnage de 289.683 tonneaux. Donc le total général des bâtiments, durant cette période, a augmenté de 1.157 unités et leur tonnage de 500.142 tonneaux.

Examinons maintenant quelle proportion a suivi le nombre de matelots depuis 1875.

Années.	Nombre de matelots proprement dits.	Mécaniciens et chauffeurs.
1875	92.647	3.517
1877	91.250	3.581
1880	87.899	4.498
1885	86.922	6.655
1890	82.424	7.100
1895	84.379	7.353
1900	83.641	7.865
1901	85.798	8.089
1902	88.024	8.052
1903	88.590	8.281
1904	90.481	8.705
1905	90.433	8.765
1906	90.547	9.365

Il y a 50 ans, la marine marchande de l'Allemagne n'existait pas. On connaissait bien, il est vrai, les pavillons de Hambourg, de Brême et de Lübeck, celui de la Prusse et ceux du Mecklembourg, du Hanovre et du duché d'Oldenbourg. De pavillon allemand, on n'en pouvait parler : l'Empire allemand n'existait pas encore. Il fallut les douloureux événements de 1870-71 pour que l'Empire d'outre-Rhin fut constitué politiquement. Jusqu'en 1875, l'Allemagne se recueillit, se préparant à prendre au point de vue économique une place considérable en Europe. A cette époque : « la flotte à vapeur de notre voisine d'outre-Rhin comprenait à peine 147 navires de 81.994 tonneaux. Mais, les commerçants allemands comprirent la nécessité vitale de posséder une puissante marine marchande. Ils se rappelèrent la devise de leurs ancêtres : *Navigare necesse est ; vivere non est necesse*.

« L'empereur Guillaume II lui-même s'écria dans son fameux discours de Stettin : « Unsere Zukunft liegt auf dem wasser » (notre avenir est sur l'eau). Ces paroles retentirent jusqu'aux extrémités de « la plus grande Allemagne »

et, en moins de 25 ans, la flotte commerciale allemande a décuplé ; elle est à cette heure la seconde du monde entier, dépassant celle de la France de 2.500.000 tonneaux ; Au 1^{er} janvier 1905, la flotte commerciale de l'Allemagne comptait 4.224 navires, d'un tonnage brut de 5.517.647 tonnes registre, et d'un tonnage net de 2.352.575 tonnes registre.

« Il nous paraît particulièrement intéressant de suivre les étapes qu'a parcourues la marine marchande allemande durant ces trente dernières années. Pour ce faire, nous croyons utile de reproduire le tableau suivant, extrait de la statistique de l'Empire allemand.

Die Seeschiffahrt im Jahre 1904 1st teil.

Années	VAPEURS		VOILIERS		AUTRES NAVIRES	
	Nombre de Vapeurs	Tonnage net	Nombre de Voiliers	Tonnage net	Nombre de Navires	Tonnage net
1875	299	189.998	4.303	878.385		
1880	374	196.343	4.403	974.943		
1885	650	413.943	4.607	886.345		
1890	815	617.911	2.703	688.414	67	14.396
1895	1.043	893.046	2.495	631.506	127	26.350
1900	1.293	1.150.159	2.288	536.399	178	51.240
1901	1.390	1.347.875	2.270	525.140	223	68.630
1902	1.463	1.506.059	2.236	507.143	260	79.831
1903	1.545	1.622.439	2.232	498.502	268	82.863
1904	1.622	1.739.690	2.258	497.607	276	84.748
1905	1.657	1.774.072	2.294	493.644	273	84.859

« De ce tableau, il résulte que de 1875 à 1890, le nombre des voiliers et des autres navires a été en décroissant de 1.524 navires (35.4 %) et de 175.575 tonnes reg. net (20 %). En 1905, le nombre des voiliers proprement dits a diminué de 409 navires (15.1 %) par rapport à 1890, et de 201 unités, (8.1 %) par rapport à 1895.

« Quant au tonnage en 1905, il est inférieur, par rapport

à 1890, de 194.770 tonnes reg. (28.3 %) ; par rapport à 1895, de 137.862 tonnes reg. (21.8 %) ; par rapport à 1900, de 42.775 tonnes reg. (8 %), et par rapport à 1904, de 3.963 tonnes reg. (0.8 %).

« Pour ce qui est des autres navires, ils ont augmenté, tant par rapport au nombre qu'au tonnage. En 1905, leur nombre a augmenté de 197 unités (259.2 %) par rapport à 1890 ; 146 unités (115 %) par rapport à 1895 ; 95 unités (53.4 %) par rapport à 1900, mais 1905 présente une diminution de 3 unités (1.1 %) par rapport à 1904. Quant au tonnage en 1905, il présente une augmentation de 70.463 tonnes reg. (489.5 %) par rapport à 1890 ; de 55.909 tonnes reg. (189.1 %) par rapport à 1895 ; de 33.619 (65.6 %) par rapport à 1900, et de 111 tonnes reg. (0.1 %) par rapport à 1904.

« Le nombre des vapeurs n'a cessé d'augmenter depuis 1875. Il présentait en 1905 une augmentation de 1.358 unités (454.2 %) par rapport à 1875 ; de 1.283 unités (343 %) par rapport à 1880 ; 1.007 unités (154.9 %) par rapport à 1885 ; de 842 (103.3 %) par rapport à 1890 ; de 614 (53.9 %), 364 (28.2 %) et 35 (2.2 %) par rapport à 1895, 1900 et 1904.

« Le tonnage des vapeurs a augmenté dans des proportions encore plus grandes. En 1905, l'augmentation est de 1.584.074 tonnes reg. (833.7 %) par rapport à 1875 ; de 1.577.729 (803.6 %) par rapport à 1880 ; de 1.360.129 (328.6 %) par rapport à 1885 ; de 1.156.161 (187.1 %) par rapport à 1890 ; de 881.026 (98.7 %), 623.913 (54.2 %) et 34.282 (2 %) par rapport à 1895, 1900 et 1904.

« Le nombre des navires ayant augmenté, celui des matelots s'est accru également : voici dans quelles proportions :

Années	Equipage
1875	42.424 hommes
1880	42.880 —
1885	39.911 —
1890	37.857 —
1895	40.984 —
1900	44.872 —
1901	50.556 —
1902	53.946 —
1903	56.441 —
1904	59.700 —
1905	60.616 — (1) ».

Telle est la situation respective des deux flottes. Nous consacrerons la suite de ce travail à étudier les moyens employés pour favoriser le développement de la flotte de commerce en France et en Allemagne ; nous étudierons en d'autres termes les subventions et les primes à la marine marchande dans ces deux pays.

(1) Aimé Dussol : *Les grandes compagnies de navigation et les chantiers de constructions maritimes en Allemagne* ; — I^{re} partie : Les grandes compagnies de navigation (chapitre I^{er}, pages 6-9).

PREMIÈRE PARTIE

France.

CHAPITRE II.

Les subventions postales.

Primitivement, l'Etat avait la haute main sur les relations postales ; il confia d'abord ce service à la marine de guerre ; mais il reconnut la nécessité de recourir à l'industrie privée, dès l'apparition de la navigation à vapeur. Il dut alors subventionner les compagnies privées. « Telle est la double origine de ces compagnies postales dont la situation confine fatalement au monopole et qui, avec le transport des correspondances et des passagers, cumulent celui des marchandises.

« De ces nécessités d'ordre supérieur sans doute, est résulté un certain trouble dans l'organisation du commerce maritime. On comprend aisément que là où existe une compagnie subventionnée, la concurrence devient difficile. Les chargeurs, s'ils veulent profiter de ce mode d'expédition plus rapide, sont moins à l'aise pour défendre leurs inté-

rêts ; les petits armateurs soutiennent péniblement la lutte.

« Les conséquences internationales de cet état de choses ne sont pas meilleures. Elles se traduisent par un protectionnisme d'une forme nouvelle. La correspondance postale, qui comporte évidemment des charges souvent lourdes pour le concessionnaire, ne va pas sans une rémunération. Celle-ci doit être en principe égale au service rendu. Mais qui empêchera un Etat, pour favoriser son pavillon, d'exagérer la subvention ? Quelles seront les limites de cette dernière ? Où s'arrêtera-t-on dans cette voie ? » (1).

Le chiffre total des subventions postales payées par la France aux Compagnies postales s'élevait au 30 juin 1907 à 26.414.375 fr. 53. Le tableau suivant, que nous avons dressé depuis 1876, relate en particulier le montant des subventions payées depuis cette date ; aussi nous semble-t-il fort intéressant à consulter ; il nous montrera qu'en 31 ans, la subvention postale ne s'est accrue que de 3.035.482 fr. ; il nous indiquera aussi que la moyenne a passé de 31 fr. 758 par lieue marine à 22 fr. 286.

(1) J. Charles-Roux, *Notre marine marchande*, ch. VI, p. 144, 145.

COMPARAISON

Du nombre de lignes marines parcourues par les paquebots-poste, du montant des subventions accordées et du nombre de bâtiments affectés aux services postaux de 1876 à 1906.

Années	Nombre de lignes marines parcourues	SUBVENTION		NOMBRE de Paquebots	TONNAGE brut	TONNAGE net	FORCE en chevaux-vapeur de 75 kilog.	OBSERVATIONS
		Totale	Par ligne marine					
1876	736,455	28,388,893	31,758	94	468,231	109,064	99,433	(1) Y compris les primes de vitesse.
1884	1,429,282	26,729,629	23,669	403	214,486	137,562	440,693	
1894	4,079,629 1/3	25,651,104 (1)	23,759	94	275,408	135,844	290,590	
1897	1,102,878 1/3	26,099,372 (1)	23,754	405	279,093	137,405	285,285	
1900	1,466,212 1/3	26,684,804,25	23,050	402	313,974,81	121,065,23	333,877	
1901	1,466,228 1/3	26,338,987,19	22,584	400	322,203,91	139,425,75	351,710	
1902	1,466,068 1/3	25,469,762,61	21,585	404	344,756,61	147,423,33	382,810	
1906	1,485,236 1/3	25,589,335,03	21,090	405	346,833,42	177,659,73	401,748	
1907	1,185,236 1/3	26,414,375,53	22,286	104	347,557,21	173,463,35	402,592	

Voici les lignes subventionnées :

Méditerranée. — Indo-Chine. — Chine et Japon. — Australie. — Nouvelle-Calédonie. — Océan Indien. — Côte orientale d'Afrique. — Comores. — Madagascar. — Mascareignes et Seychelles.

Etats-Unis.

Antilles et Mexique.

Côte Occidentale d'Afrique.

Algérie, Tunisie, Tripolitaine et Maroc.

Corse.

Manche.

Méditerranée, Indo-Chine, Chine et Japon, Australie, Nouvelle-Calédonie, Océan Indien, Côte Occidentale d'Afrique, Comores, Madagascar, Mascareignes et Seychelles.

Le commerce réclamait une ligne vers le Levant, indispensable et pour nos intérêts tant maritimes que commerciaux, et pour l'influence française. En décembre 1834, quelques maisons de Marseille fondèrent une société au capital de 6 millions « pour remplir à la fois le double desideratum d'un service sur le Levant et d'un autre sur l'Algérie ».

Malheureusement, le gouvernement et les Chambres devaient faire de l'opposition. Les propositions de la société étaient pourtant très avantageuses pour l'Etat ; elle demandait une subvention de 1.500.000 francs et abandonnait le produit de la taxe sur les lettres, de sorte que la subvention n'était que de 1.100.000 francs ; même elle ne réclamait que 600.000 francs si l'Etat autorisait l'emploi de vapeurs de 100 à 120 chevaux, au lieu de 160.

La commission parlementaire n'en repoussa pas moins ces propositions et le 30 mai 1835 la Chambre des députés

adopta les conclusions du rapporteur M. Reynaud, tendant à faire exécuter le service par l'Etat.

Or, ce service fut si défectueux qu'il fallut d'abord modifier l'itinéraire des paquebots qui nuisait aux entreprises françaises en favorisant les négociants de Livourne et Civita-Vecchia, au détriment de ceux de Marseille. De tous côtés, le gouvernement entravait l'armement à vapeur et « il a fallu la persévérante initiative de nos aînés pour vaincre dans des conditions aussi défavorables et constituer malgré tout la marine à vapeur commerciale. »

Cependant, la Compagnie Valéry suivit pour la Corse l'exemple donné par la Compagnie Bazin du côté de l'Algérie. Sur la Méditerranée, grâce à MM. Marc Fraissinet, Théron et Chancel, était créée *la Société des Paquebots à vapeur*. En février 1846, Albert Rostand créait de son côté une ligne régulière sur Constantinople : le commerce obtenait enfin la ligne tant demandée. En 1851, allait naître la plus importante des compagnies de navigation françaises : les Messageries maritimes, connue à cette époque sous le nom de *Compagnie des Services maritimes des Messageries nationales*. Le 28 janvier 1851, l'Etat signait avec cette société une convention qui lui accordait pendant 20 ans la concession du service postal dans la Méditerranée. La subvention était fixée à 3.000.000 pendant les 10 premières années, pour être ensuite réduite annuellement de 100.000 francs. Le service comprenait 3 lignes principales : Marseille à Malte, par les côtes d'Italie ; Marseille à Constantinople ; Marseille à Alexandrie et une ligne secondaire, ou ligne de Syrie, de Constantinople à Alexandrie.

La Compagnie des Messageries abandonna bientôt les escales italiennes, par suite de la concurrence des chemins de

fer ; elle perdit aussi le transit pour la Malle des Indes. En revanche, en 1857, elle fut déclarée concessionnaire de la ligne Marseille à Shanghai, avec embranchements de Colombo à Calcutta, de Singapore à Batavia, de Shanghai à Yokohama. En 1882, fut créé un service mensuel pour l'Australie et la Nouvelle-Calédonie par une ligne bientôt reliée à la Côte orientale d'Afrique et à Madagascar.

Tous ces services : Méditerranée, Indo-Chine, Chine et Japon, Australie, Nouvelle-Calédonie, Océan Indien, Côte Orientale d'Afrique, Comores, Madagascar, Mascareignes et Seychelles, sont concédés à la Compagnie des Messageries Maritimes, pour une subvention qui s'élevait en 1907 à 12.466.854 fr. 36.

Voici maintenant un tableau récapitulatif des escales desservies par ces lignes :

Méditerranée. — Ligne circulaire A : de Marseille au Pirée, Smyrne, Constantinople, Smyrne, Rhodes ou Vathy (Samos) alternativement, Beyrouth, Alexandrie, Marseille (desservie tous les quatorze jours).

Ligne circulaire B : de Marseille à Alexandrie, Beyrouth, Rhodes ou Vathy (Samos) alternativement, Smyrne, Constantinople, Smyrne, Le Pirée et Marseille (desservie tous les quatorze jours).

Ligne de Marseille à Alexandrie, Port-Saïd, Jaffa, Beyrouth et retour par les mêmes escales (desservie tous les quatorze jours).

Inde, Indo-Chine, Chine et Japon. — Ligne principale A : de Marseille à Port-Saïd, Suez, Djibouti, Bombay, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Shanghai, Kobé, Yokohama, et retour par les mêmes escales, combinées à Colombo avec la ligne d'Australie et de la Nouvelle-Calédonie (desservie tous les vingt-huit jours).

Ligne principale B : de Marseille à Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Shanghai, Kobé,

Yokohama, et retour par les mêmes escales (desservie tous les vingt-huit jours).

Ligne d'embranchement : de Colombo à Pondichéry, Madras, Calcutta et retour par les mêmes escales (desservie tous les vingt-huit jours), en coïncidence à l'aller et au retour avec les paquebots de la ligne principale A.

Embranchement de Singapore à Batavia et retour (desservi tous les vingt-huit jours), en coïncidence, à l'aller et au retour, avec les paquebots de la ligne principale A.

Australie. — Départ de Marseille tous les vingt-huit jours, le mercredi, pour Nouméa avec escale à Port-Saïd, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Fremantle, Adélaïde, Melbourne et Sydney.

Nouvelle-Calédonie. — Le paquebot de la ligne de Marseille à Nouméa, par Bombay, est rejoint à Colombo par celui de la ligne de l'Indo-Chine, partant de Marseille le dimanche suivant et qui lui apporte le courrier pour au delà de Colombo.

Au retour, transbordement à Colombo, sur le paquebot en provenance d'Indo-Chine, de la correspondance apportée à destination de l'Egypte et de l'Europe par le paquebot de la ligne de Nouméa.

Océan Indien. — De Marseille à la Réunion et Maurice : 1° par Port-Saïd, Suez, Djibouti, Monbassa, Zanzibar, Mutsamudu ou Moroni (alternativement), Mayotte, Majunga, Nossi - Bé, Diégo-Suarez, Tamatave, Pointe-des-Galets (la Réunion), Maurice ;

2° Par Port-Saïd, Suez, Djibouti, Aden, Mahé (Seychelles), Diégo-Suarez, Sainte-Marie, Tamatave, Pointe des-Galets (la Réunion), Maurice.

Embranchements : 1° de Diégo-Suarez à Tuléar, par Nossi-Bé, Analalave, Najunga, Namela, Morundava, Ambohibé, Tuléar.

2° De Diégo-Suarez à Fort-Dauphin, par Vohémar, Maorantsetra ou Fénérive (alternativement), Tamatave, Vatomandry, Farafanganu, Fort-Dauphin.

États-Unis, Antilles et Mexique.

Vers 1840, l'Etat voulut créer une ligne postale entre Le Havre et New-York ; aucune proposition ne fut faite par l'industrie privée, cependant le cahier des charges était très tolérant : les navires qui devaient y être affectés ne

devaient pas nécessairement être construits en France. De 1847 à 1849, on fit une nouvelle tentative qui ne fut pas plus heureuse que la précédente.

En 1858 se fonda la Compagnie V. Marzion dite « Union Maritime ». Elle assura le service postal avec les Etats-Unis ; mais elle se désista bientôt en faveur de la Compagnie Générale Maritime (aujourd'hui Compagnie Générale Transatlantique) qui devint concessionnaire des lignes des Etats-Unis, des Antilles et du Mexique, moyennant une subvention de 3.300.000 francs, trois fois renouvelée en 1873, 1883 et 1898 ; la vitesse exigée fut augmentée et la ligne New-York devint rapidement bi-mensuelle. De plus la ligne primitive Saint-Nazaire-Mexique fut remplacée par les lignes suivantes :

Saint-Nazaire-Colon.
Saint-Nazaire-Vera-Cruz.
Marseille-Colon.
Bordeaux-Colon.
Le Havre-Colon.
Le Havre-Bordeaux-Vera-Cruz.
Marseille-Port-au-Prince.

A partir de 1883, on établit les primes à la vitesse, pour encourager la Compagnie à se maintenir au moins à la hauteur de la concurrence étrangère.

Le dernier contrat expirant en 1901, l'Etat se préoccupa de renouveler le traité des services maritimes postaux de l'Atlantique. En 1893, la Compagnie Générale Transatlantique fit ses propositions. La convention du 16 juillet 1897, appliquée par la loi du 8 juillet 1898, prorogea la concession jusqu'au 21 juillet 1911 pour la ligne de New-York. Moyennant cette prorogation, et sous réserve d'agrandissement du port du Havre, la Compagnie s'engagea à mettre en service trois nouveaux paquebots, de construction française,

à des époques déterminées (1^{er} avril 1900. — 1^{er} juillet 1900. — 1^{er} avril 1903).

La vitesse moyenne annuelle devait être de 18 nœuds jusqu'en 1903 et de 19 nœuds à la mise en chantier d'un quatrième paquebot : car la Compagnie s'engageait, en vertu de l'article 3 de la convention, à mettre en chantier un quatrième paquebot « aussi perfectionné que possible » pour entrer en service au 1^{er} avril 1908, si au 1^{er} juillet 1905 la vitesse moyenne annuelle était inférieure à 10 % à la vitesse réalisée annuellement, en moyenne, sur les lignes étrangères concurrentes. Mais il ne faut pas oublier que l'exécution du présent programme est subordonnée à la prompte exécution des travaux du Havre, aujourd'hui insuffisant. Or, la fameuse discussion de Brest, tête de ligne des Transatlantiques, renaît plus vigoureuse que jamais. Aussi, il nous semble utile de rappeler ici le jugement émis sur cette question par un homme d'une compétence indiscutable en fait de questions maritimes : M. J. Charles-Roux, ancien député, président du conseil d'administration de la Compagnie Générale Transatlantique :

« Il ne paraît pas exagéré d'admettre que les neuf dixièmes des voyageurs qui empruntent notre ligne des Etats-Unis traversent Paris, en partent ou y aboutissent. Pour les marchandises importées ou exportées, la proportion est également très forte. Or, Brest est à 624 kilomètres de Paris, tandis que Le Havre n'en est distant que de 228 kilomètres. La tarification du transport par voie ferrée étant proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus il y a là pour la voie de Brest une première cause de défaveur à laquelle on remédierait difficilement par des combinaisons de tarifs. De plus, les marchandises chargées ou déchargées au Havre peuvent circuler à l'intérieur du pays par voie fluviale et le réseau de nos canaux de navigation, et parvenir ainsi à destination, grévées de frais de transport moins élevés que si elles avaient dû prendre la voie ferrée. Sem-

blable faculté n'existerait pas pour les marchandises embarquées ou débarquées à Brest, à destination du nord de la France.

« Au point de vue des affaires, la place de Brest est nulle. Au contraire, le marché du Havre a, par lui-même et par la région qu'il approvisionne ou à laquelle il sert de débouché, une grande importance; c'est là qu'arrivent les cotons, les blés, les bois, les sucres, les cafés; les maisons du Havre entretiennent avec les Etats-Unis, en particulier, un mouvement d'affaires considérable. On ne pourrait que nuire à ces relations, sans grand profit pour Brest, en déplaçant le point d'attache de notre service maritime.

« Une expérience concluante a d'ailleurs déjà été faite:

« Jusqu'en 1874, les paquebots de la ligne du Havre à New-York ont fait escale à Brest. Cette escale avait été imposée dans le double but de favoriser le développement commercial de Brest, le port français le plus rapproché des Etats-Unis, et d'abréger la traversée maritime dans l'intérêt des voyageurs et des dépêches. Les résultats ne furent pas atteints; le trafic de Brest ne s'est pas développé; le fret de départ, comprenant à peu près exclusivement des sardines à l'huile, préparées dans les baies du voisinage, ne dépassait pas 60 tonnes en moyenne par voyage, soit 1.500 tonnes par an; quant au fret de retour, il était inexistant.

« En ce qui concerne les passagers, il résulte des renseignements statistiques que, sur un mouvement de 7.474 voyageurs transportés par des paquebots entre la France et les Etats-Unis, en 1873, 1.112 seulement se sont embarqués ou ont débarqué à Brest.

« D'autre part, les avantages d'une plus courte traversée étaient compensés par l'insuffisance des moyens de transport de la voie ferrée et par les difficultés d'accès du port de Brest.

« En 1901, on aura remédié, au moins en ce qui concerne la voie ferrée, à ces derniers inconvénients, mais il reste acquis que le port de Brest ne saurait, sans un grave préjudice pour notre commerce, être substitué à celui du Havre comme point d'attache de notre service sur les Etats-Unis et qu'on ne peut songer à décapiter notre second port commercial français.

« Brest a, d'ailleurs, un grand rôle à jouer comme port de guerre. Aux pages glorieuses de son histoire, il saurait, si be-

soin était, en ajouter de nouvelles; mais il ne peut ambitionner d'être à la fois port de guerre et port commercial » (1).

Pour ce qui est des services des Antilles et de l'Amérique centrale, ils sont aujourd'hui régis par la convention du 5 juillet 1901 en vertu de laquelle l'Etat paye annuellement une subvention de 4.478.000 francs, plus une prime de 400.000 francs par an au maximum.

En 1907, les subventions payées à la Compagnie Générale Transatlantique s'élevaient à :

Etats-Unis :	Subvention. . . .	5.000.000 fr.
—	Prime à la vitesse .	836.401
Antilles et Mexique :	Subvention. . . .	4.478.000
— —	Prime à la vitesse .	400.000
Total . .		<u>10.714.403 fr.</u>

Voici maintenant un relevé des escales desservies par les lignes des Etats-Unis, des Antilles et du Mexique.

Etats-Unis. — Ligne du Havre à New-York.

Antilles et Mexique. — Ligne de Saint-Nazaire à Colon, par Pointe-à-Pitre, Basse-Terre, Saint-Pierre, Fort-de-France, La Guayra, Porto-Cabello, Savanilla et Carthagène (facultatif).

Ligne de Saint-Nazaire à la Vera-Cruz, par Santander et la Havane.

Ligne du Havre : Bordeaux-Pauillac à Colon, par Santander, Pointe-à-Pitre, Basse-Terre, Saint-Pierre, Fort-de-France, la Trinidad, Carupano, la Guayra, Porto-Cabello, Savanilla, Colon, Port-Simon (facultatif).

Ligne du Havre : Bordeaux-Pauillac à Port-au-Prince, par Saint-Thomas, Saint-Jean de Porto-Rico, Porto-Plata (facultatif) et le Cap-Haïtien à l'aller ;

Au retour, Port-au-Prince, le Cap-Haïtien, Porto-Plata (facultatif), Sanchez (facultatif), Saint-Jean de Porto-Rico, Saint-Thomas, Bordeaux-Pauillac (facultatif) et Le Havre.

(1) J. Charles-Roux, *Notre marine marchande*, ch. VI, p. 155-57.

Ligne annexe de Fort-de-France à Cayenne, par Sainte-Lucie, la Trinidad, Demerari et Surinam.

Ligne annexe : de Fort-de-France à Saint-Thomas et Jacmel, par Saint-Pierre, Pointe-à-Pitre, Basse-Terre, Saint-Thomas, Ponce, Mayaguez, Santo-Domingo, Jacmel et Port-au-Prince (facultatif) ;

Au retour, escales facultatives à Petit-Goave, Jérémie, les Cayes.

Côte occidentale d'Afrique.

Avant 1880, la correspondance française vers l'Afrique Occidentale, Dakar et le Congo était confiée à des paquebots anglais. En 1888, fut créée une ligne postale française dont le départ devait avoir lieu mensuellement et alternativement de Marseille et du Havre. La Compagnie des Chargeurs Réunis avait le service postal partant du Havre, celui de Marseille était confié à la Compagnie Fraissinet.

Le trafic sur cette dernière ligne ayant pris une extension considérable, la Compagnie Fraissinet décida de doubler le service, à partir du 15 juillet 1891, sans aucune subvention supplémentaire. La Compagnie des Chargeurs Réunis suivit l'exemple donné par sa collaboratrice.

Les subventions payées en 1907 pour ce service s'élevaient à :

Chargeurs Réunis	250.242 fr. 47	} 281.442 fr. 47
—	31.200	
Fraissinet		206.154 fr. 64
Soit donc, pour l'Afrique Occidentale.		<u>487.597 fr. 11</u>

Les itinéraires de ces lignes sont les suivants :

Côte Occidentale d'Afrique. — Ligne de Dunkerque à Matadi, par Le Havre, Bordeaux-Pauillac, Dakar, Conakry, Bereby, Port-Bouet ou Grand-Bassam, Cotonou, Libreville, Cap-Lopez, Setté-Cama, Banane, Matadi.

Ligne de Marseille à Loango, par Oran, Las-Palmas, Dakar,

Conakry, Petit-Bereby, Grand-Lahou, Jackville, Grand-Bassam, Cotonou, Libreville, Cap Lopez, Setté-Cama, Mayumba et Loango.

Algérie, Tunisie, Tripolitanie, Maroc.

En 1851, l'industrie privée fut chargée de l'exploitation des services postaux dans ces régions. Jusqu'en 1879, les ministères de la guerre et de l'intérieur furent chargés des conventions postales, sans doute à cause du transport du matériel de guerre, d'une part, et des transports pénitenciers d'autre part. Depuis 1879, c'est le ministère des postes et télégraphes qui passe les marchés.

La durée de la traversée de Marseille-Alger a été diminuée progressivement à cette époque pour passer de 48 heures à 34, 30 et 24 heures. De 1881 à 1895 la Compagnie Transatlantique a été concessionnaire du service moyennant une subvention annuelle de 880.000 francs.

En 1895, on voulut recourir au système de l'adjudication. La Compagnie Transatlantique s'entendit avec l'Etat pour renouveler la convention de gré à gré. Mais le « monopole de la Compagnie » fut vivement attaqué par les représentants de Marseille et Alger, qui proposèrent de confier les courriers « à tous les bâtiments en partance, sauf à encourager les parcours les plus rapides au moyen d'une prime de vitesse. » Mais on dut revenir bientôt aux subventions de gré à gré. Trois Compagnies syndiquées : la Compagnie Transatlantique, la Compagnie de Navigation Mixte et la Société Générale de Transports à vapeur obtinrent la concession des lignes de l'Algérie, de la Tunisie, de la Tripolitaine et du Maroc, moyennant une subvention de 1.600.000 francs et une prime à la vitesse qui s'élevait au 30 juin 1907 à 345.521 fr. 06.

Voici maintenant comment fonctionnent les services maritimes postaux entre la France et l'Algérie, la Tunisie, la Tripolitaine et le Maroc.

Département d'Oran. — Marseille, Oran, Marseille (hebdomadaire) : Compagnie Générale Transatlantique.

Marseille, Oran, Carthagène, Oran, Marseille (hebdomadaire) : Compagnie Générale Transatlantique.

Marseille, Oran, Marseille (hebdomadaire) : Transports Maritimes.

Cette, Port-Vendres, Oran, Port-Vendres, Cette (hebdomadaire) : Compagnie de Navigation Mixte.

Oran à Tanger, avec escales à l'aller et au retour à Beni-Saf, Nemours, Melilla, Tetouan, Gibraltar et Tanger (toutes les deux semaines) : Compagnie de Navigation Mixte.

Département d'Alger. — Marseille, Alger, Marseille (quatre services par semaine) : Compagnie Générale Transatlantique.

Cette, Port-Vendres, Alger, Port-Vendres et Cette (hebdomadaire) : Compagnie de Navigation Mixte.

Département de Constantine. — Marseille, Philippeville, Bône et Marseille (hebdomadaire) : Compagnie Générale Transatlantique.

Marseille, Philippeville et Marseille (hebdomadaire) : Compagnie de Navigation Mixte.

Marseille, Bône, Philippeville, Marseille (hebdomadaire) : Compagnie Générale Transatlantique.

Marseille, Bougie, Alger, Bougie et Marseille (hebdomadaire) : Compagnie Générale Transatlantique.

Alger à Tunis, avec escales à l'aller et au retour à Bougie, Djidjelli, Collo, Philippeville, Bône, La Calle, Tabarka et Bizerte (hebdomadaire) : Compagnie Générale Transatlantique.

Ligne commerciale d'Ajaccio à Porto-Torrès et Bône (toutes les deux semaines) : Compagnie Générale Transatlantique.

Tunisie. — Marseille, Tunis et Marseille (hebdomadaire) : Compagnie Générale Transatlantique.

Marseille, Tunis et Marseille (hebdomadaire) : Compagnie de Navigation Mixte.

Marseille, Bizerte, Tunis, Malte, Tunis, Bizerte, Marseille (hebdomadaire) : Compagnie Générale Transatlantique.

Tunis à Tripolie de Barbarie, avec escales à l'aller et au retour à Sousse, Monastir, Mahadia, Sfax, Gabès et Djerba (hebdomadaire) : Compagnie de Navigation Mixte.

Tunis, Sfax, Sousse, Tunis (hebdomadaire) : Compagnie Générale Transatlantique.

Corse.

Depuis 1892, le service maritime postal de la Corse est assuré par la Compagnie Fraissinet, qui, depuis le 25 mars 1905, est adjudicataire de ce service pour une durée de 15 ans et moyennant une subvention annuelle de 550.000 francs.

La concession comprend les services ci-après :

De Marseille à Ajaccio;

De Marseille à Ajaccio et Propriano;

De Marseille à Calvi et Bonifacio, par Toulon, Calvi, Ajaccio, Propriano;

De Marseille à l'Île-Rousse et Bonifacio, par Toulon, Calvi, Ajaccio, Propriano;

De Marseille à Bastia;

De Marseille à Bastia et Livourne;

De Nice à Calvi et Ajaccio;

De Nice à l'Île-Rousse, Calvi et Ajaccio.

La Manche.

C'est en 1855 que le service entre Calais et Douvres fut confié à l'industrie privée. Le concessionnaire apparent fut un armateur de Dunkerque, mais le vrai concessionnaire fut la Compagnie des Chemins de fer de Londres à Douvres. A l'expiration du traité en 1863, une compagnie française obtint le service. Mais elle ne put s'entendre avec la compagnie anglaise, à laquelle elle finit par rétrocéder son marché.

Cet état de choses se maintint jusqu'en 1896, date à laquelle une convention fut conclue avec la Compagnie du Nord, pour une période de 10 ans, en vertu de laquelle la Compagnie des Chemins de fer français du Nord s'engageait à effectuer un voyage par jour (aller et retour) entre Calais et Douvres, à une vitesse de 15 nœuds moyennant une subvention de 250.000 francs.

Le 1^{er} mai 1907, une nouvelle convention fut conclue avec la Compagnie et le ministre des travaux publics, pour une durée de 7 ans et demi, soit jusqu'au 1^{er} novembre 1904.

La rémunération se divise en deux parties : la première est de 130.000 francs par an ; la deuxième représente le prix des transports de dépêches : pour le deuxième semestre de 1907, ce prix a été de 140.000 francs ; pour l'année 1908, il a été fixé à 292.500, puis d'année en année, il augmente de 12.500 francs, pour atteindre en 1914 le chiffre de 367.000 francs.

Enfin, en vertu de l'article 2 « ce chiffre de 12.500 sera révisé d'un commun accord, soit qu'un abaissement ultérieur des tarifs postaux produise un accroissement moyen du nombre des sacs supérieur à 10.000 par an, soit que cet accroissement moyen descende au-dessous de 7.000 ».

Tel est l'état des lignes postales subventionnées. Elles constituent un immense réseau, mais il n'en reste pas moins vrai qu'il n'est pas encore ce qu'il devrait être. Il est urgent de créer des lignes vers l'Amazonie, sur le Pacifique et surtout vers le Canada ; il n'est pas moins nécessaire qu'un service de cabotage français s'organise sur les côtes indo-chinoises et il nous semble qu'une ligne de circumnavigation autour de notre possession de Madagascar serait des plus utiles.

Les subventions postales sont une prime à la marine

marchande et non une simple rémunération des services rendus par les compagnies.

Elles sont un encouragement budgétaire, un secours accordé à nos compagnies pour les soutenir dans la lutte contre leurs rivales étrangères. La Compagnie des Messageries Maritimes ne pourrait sans cette aide entretenir sa flotte et assurer le service de ces lignes régulières. Malgré une subvention de 10.714.403 francs, elle fait en effet à peine deux millions de bénéfices nets, après avoir assuré le service des obligations.

Quant à la Compagnie Générale Transatlantique, la subvention postale qu'elle reçoit, plus de 12.000.000 annuellement, lui a été fort utile jusqu'à ces dernières années. Depuis 4 ans, entièrement réorganisée, elle a réalisé de très belles recettes, mais la subvention postale compte encore pour près de quatre cinquièmes dans le chiffre de ses bénéfices nets.

Nous aborderons maintenant l'étude des quatre lois de primes à la marine marchande française.

Tableau des Services maritimes postaux

RÉSEAUX CONCÉDÉS	COMPAGNIES CONCESSIONNAIRES	DATE DES CONTRATS	DURÉE des CONTRATS Date de l'expiration des marchés	
POSTES ET TÉLÉGRAPHES				
Méditerranée Indo-Chine Australie Côte Orientale d'Afrique	Messageries Maritimes	Convention du 30 juin 1886. Convention du 5 novembre 1894. Loi du 9 juillet 1887. Loi du 9 juillet 1895.	Quinze ans 21 juillet 1903 prorogé jusqu'au 22 juillet 1902.	
Etats-Unis	Générale Transatlantique	Loi du 24 juin 1883. Adjudication du 23 juillet 1883, approuvée le 4 août 1883.	Quinze ans 21 juillet 1901.	
Antilles	Générale Transatlantique	Loi du 24 juin 1883. Adjudication du 3 décembre 1883, approuvée le 5 décembre 1883.	Quinze ans 21 juillet 1901	
Côte Occidentale d'Afrique	Lignes principales	Chargeurs Réunis Fraissinet	Loi du 15 mars 1889. Adjudication du 6 mai 1889, approuvée le 20 mai 1889.	Quinze ans (4 juillet 1884). Quinze ans (9 août 1904)
	Lignes annexes	Chargeurs Réunis. P. Sajoux et C ^{ie} .	Convention du 26 décembre 1903. Convention du 26 décembre 1893.	Service provisoire.
Algérie et Tunisie	1 ^{er} semestre 1895	C ^{ie} Transatlantique.	Lois des 16 août 1879, 17 juillet 1880, 30 juillet 1881. Adjudication du 10 octobre 1879. Conventions des 24 mai 1880 et 8 septembre 1881.	Quinze ans (30 juin 1895).
	1895 Primes de vitesse.	C ^{ie} Transatlantique.	Loi du 19 juillet 1895. Engagement du 22 juillet 1895.	Indéterminée.
		C ^{ie} de Navigation mixte.	Loi du 19 juillet 1895. Engagement du 25 juillet 1895.	Id.
		C ^{ie} de Navigation mixte. — Ligne de Tunis-Tripoli.	Décision minist. du 31 août 1895.	Id.
Corse	Fraissinet (3).	Loi du 28 juillet 1882. Adjudication du 21 novemb. 1882, approuvée le 10 août 1882 (3).	Douze ans (30 juin 1895).	
Manche	London Chatham Dover et South. Eastern Railway.	Convention du 6 juillet 1882. Loi du 9 juillet 1883.	30 septembre 1896.	
Totaux et Moyennes.				
COLONIES				
Saïgon à Poulo-Condou et Singapore.	Messageries Maritimes.	Convention du 31 décembre 1892.	Dix ans (31 décembre 1902).	
Saïgon et Haïphong (par Quinhua et Tourane)	Id.	Id.	Id.	
Saïgon à Bangkok.	C ^{ie} des Messageries Fluviales.	Contrat avec la Cochinchine.		
Totaux et Moyennes.				
AFFAIRES ÉTRANGÈRES				
De Nossi-Bé à Nossi-Vé.	C ^{ie} des Messageries Maritimes.	Convention du 21 juillet 1888.	Neuf ans.	

(1) Prime de vitesse payée en 1895, à raison de 12 francs par tonne de jauge brute et par dixième de nœud d'accélération de vitesse au delà de 15 nœuds. Maximum, 1,200,000 francs.

(2) Prime de vitesse payée en 1895, à raison de 500 francs par traversée et par dixième de nœud d'accélération de vitesse au delà de 12 nœuds. Maximum, 400,000 francs.

subventionnés par le gouvernement français

(1^{er} janvier 1896)

PARCOURS ANNUEL	VITESSE moyenne obligatoire en nœuds	SUBVENTION ANNUELLE	TAUX par lieue marine	NOMBRE de paquebots employés	TONNAGE		FORCE en chevaux- vapeur
					brut	net	
lieues marines					tonneaux.	tonneaux.	chevaux.
103.774 2/3	13	1.351.665 03	13 025	8	28.626 »	14.283 »	22.200
196.248	14, 13, 13.5 et 11.5	6.083.688 »	31 »	13	48.624 »	23.246 »	40.600
100.256	14	3.107.936 »	31 »	4	25.388 »	12.497 »	28.000
96.232	12	1.924.640 »	20 »	4	14.723 »	7.405 »	11.100
110.482 2/3	15	5.480.000 » 1.200.000 » (1)	49 600 10 807	6	45.328 26	16.401 71	54.500
145.336	11.5 et 9.5	4.418.000 » 214.000 » (2)	30 810 1 720	18	59.939 13	27.592 94	48.500
21.700 (1)	9	251.226 93	11 577	3	6.424 56	4.024 24	4.000
19.554 (4)	9	207.601 07 (1)	10 616	5	10.464 97	5.859 78	8.500
3.444	»	28.800 »	8 362	1	»	»	»
1.220	»	6.000 »	4 918	1	»	»	»
129.445 1/3	12, 10.5, 10 et 9	440.000 »	3 40	17	33.677 34	13.249 72	42.600
71.994	14—12	335.000 »	4 913				
20.254	14—12	»					
6.154 (5)	»	12.750 »	2 071	7	10.329 »	5.389 »	7.961
49.660	10.5 et 8	355.000 »	7 014	7	7.851 27	4.020 74	8.250
5.353 1/3	12.5	100.000 »	18 679	5	2.918 72	1.578 »	9.342
1.081.107 2/3		25.576.307 03	23 657	99	294.324 62	135.457 13	285.553
11.197 1/3	10 1/2	246.334 »	22 »	5	9.484 »	5.102 »	7.250
14.543	10	290.860 »	20 »				
»	»	»	»				
25.740 1/3		537.194 »	20 870	5	9.484 »	5.102 »	7.250
6.650	8 1/2	83.125 »	12 50	1	685 »	415 »	450

(3) La Compagnie Fraissinet a été substituée à la C^{ie} Morelli, tombée en faillite, en vertu d'un marché provisoire approuvé par décision ministérielle du 29 février 1892.

(4) Y compris les parcours supplémentaires ajoutés aux voyages réguliers et la subvention prévus dans les conventions conclues avec l'Administration coloniale les 26 décembre 1893 et 3 janvier 1894.

(5) Service commencé le 1^{er} septembre 1895.

Tableau des services maritimes postaux subventionnés

RÉSEAUX CONCÉDÉS	NOMS DES ENTREPRISES	DATES DES CONTRATS	DURÉE DES CONTRATS
	CONCESSIONNAIRES		DATES D'EXPIRATION
Méditerranée, Indo-Chine, Chine et Japon, Australie, Nouvelle-Calédonie, Océan Indien.	Cie des Messageries Maritimes.	Convention du 30 juin 1886. (L. du 7 juil. 1887). Convention du 5 nov 1894. (L. du 9 juil. 1895).	Quinze ans, 21 juil. 1903, prorogée jusqu'au 21 juil. 1912.
Etats-Unis.	Cie Générale Transatlantique.	Convention du 16 juil. 1897. (L. du 8 juil. 1898).	Prorogée jusqu'au 21 juil. 1911.
Antilles et Mexique.	Cie Générale Transatlantique.	(L. du 1 ^{er} juil. 1901) Convention du 5 juil. 1901.	Du 22 juil. 1 01 au 31 déc. 1905, renouvelable d'année en année par tacite reconduction. Service provisoire.
Côte occidentale d'Afrique.	Lignes principales. Cie des Chargeurs Réunis. Cie Marseille de Navig. à vapeur (Fraissinet et Cie). Lignes annexes Cie des Chargeurs Réunis.	(L. du 15 mars 1889). Adjudication du 6 mai 1889, approuvée le 20 mai 1889. Conventions des 26 déc. 1893, 3 janv. 1894 et 1 ^{er} juin 1900.	Services provisoires jus- qu'aux 4 juillet 1908, 9 août 1908 Conventions du 21 juin 1905, — renouvelables de six mois par tacite reconduction. (L. du 21 juil. 1905).
Algérie et Tunisie.	Cie Générale Transatlantique. Cie de Navigation Mixte. Société Générale de transports ma- ritimes à vapeur.	Convention du 16 déc. 1896. (L. du 11 janv. 1898).	Dix ans 11 mars 1908,
Corse.	Cie Marseillaise de Navigation à vapeur (Fraissinet et Cie).	(L. du 3 janv. 1903). Adjudication du 23 mars 1905, approuvée le 25 mars 1905.	12 avril 1919, Droit de prolongation, aux mêmes conditions, jus- qu'au renouvellement de la concession. Avertissement six mois avant l'expiration
Manche.	Cie du Chemin de fer du Nord.	Convention du 16 mai 1895. (L. du 13 juin 1896).	Dix ans. 30 sept. 1906
			TOTAUX. . .

(1) Non compris les parcours effectués obligatoirement, sans subvention, et qui s'élèvent à 10.590 2/3 lieues marines.

(2) Non compris 3.920 lieues marines subventionnées par le département des colonies à raison de 20 fr. par lieue marine ainsi qu'un supplément de parcours de 1.360 lieues occasionné par la pratique de l'escale de Mahé et rémunéré à raison de 48.000 fr. par an payés par la colonie anglaise des Seychelles.

(3) Prime de vitesse.

le budget des postes et télégraphes au 31 juillet 1906.

PARCOURS ANNUEL	VITESSE MOYENNE obligatoire en nœuds	SUBVENTION		PAQUEBOTS EMPLOYÉS			
		ANNUELLE	PAR LIEUE marine	NOMBRE	TONNAGE		FORCE en chevaux vapeur
					Brut	Net	
Lieues marines,							
103.774 2½ (1)	13	1.351.665 f. (5)	13 f. 025	7	28.581	17.304	22.200
192.140	14 et 15.5	5.956.340 »	31 »	10	46.915	26.224	51.100
104.329 1½	14	3.234.209 33	31 »	6	32.226	18.763	33.200
96.232 (2)	12	1.924.640 »	20 »	6	22.906	13.912	18.400
110.482 2½	18-30	5.000.000 »	45 225	7	62.628.71	22.798.83	104.000
145.488	11.5 et 9.5	4.478.000 400.000 (3)	30 779	15	59.372.20	29.503.78	54.900
21.660 (5)	9	250.242.47 (4)	11 553	4	12.386.57	7.677.66	9.728
19.456 (4)	9	206.154.64 (4)	10 095	3	6.640.13	4.215.65	4.800
3.444	»	31.200	9 059	3	701.99	334.05	229
209.022 2½ (5)	10,10.5,13,14,15	1.600.000	5 113	18	33.442.94	15.789.29	42.550
85.314 2½	10,10.5,12	358.833.56		11	17.521.74	9.263.91	20.617
18.546 2½	10.5			5	9.348.23	4.991.84	10.900
69.870 2½ (6)	14,10.5,10.9	550.000	7 871	8	10.654.91	5.547.72	15.124
5.475	15	250.000	45 662	2	4.008	1.334	14.000
1.185.236 1½		25.585.335.03	Moyenne 21 390	105	346.837.42	177.659.73	401.748

(4) Y compris les parcours supplémentaires ajoutés aux voyages réguliers et la subvention prévue dans les conventions conclues avec l'administration coloniale les 26 déc. 1893, 3 janv. 1894 et 11 juin 1900.

(5) Non compris la ligne commerciale obligatoire Ajaccio-Bône, exécutée sans rémunération et dont le parcours s'élève à 11.370 2½ lieues marines.

(6) Non compris la ligne commerciale obligatoire de Marseille à Toulon et à Nice exécutée sans rémunération et dont le parcours s'élève à 3.986 2½ lieues marines.

CHAPITRE III

La loi de 1881.

En 1873, une commission extra-parlementaire fut instituée dont le rapporteur fut M. Dupuy de Lôme, le célèbre ingénieur des constructions navales, à cette époque vice-président du conseil d'administration des Forges et Chantiers de la Méditerranée. Son rapport fut adopté le 15 juillet 1874 ; il examina successivement la question de la construction et celle de l'armement, s'efforçant de résoudre ce qu'on a appelé « un mariage d'enfer. »

En effet, comme l'a dit si justement M. A. Riquoir, « la préoccupation de faire une part équitable à chacune de ces deux industries ou plutôt de faire à chacune d'elles une situation qui, suffisante pour les protéger, ne grevât pas cependant de charges supplémentaires l'industrie navale, cette préoccupation domina toutes les lois contemporaines, non pas seulement chez nous, mais chez toutes les puissances maritimes ; elle entraîna les législateurs à faire pencher la balance tantôt d'un côté, tantôt de l'autre, sans parvenir à jamais maintenir un complet équilibre. » La loi de 1905 devait cependant, pour la première fois, séparer le régime de l'armement de celui de la construction.

La commission émit les vœux suivants à l'effet de mettre

les constructeurs français sur le même pied que leurs rivaux étrangers :

Au point de vue des constructions :

1° Il y a lieu d'accorder aux constructeurs de navires en France des compensations, en raison des droits de douane existant sur les métaux et de l'exportation en franchise des navires étrangers;

2° Si les traités le permettent, la commission demande qu'on replace les constructeurs de navires en France dans le droit commun en ce qui concerne les tarifs de douane pour l'importation des métaux ou objets divers employés par eux;

3° Que, dans ce cas, tant que les navires étrangers seront admis à la francisation avec le simple droit de balance de 2 francs par tonne de jauge, les constructeurs français seront placés dans la même situation que les constructeurs étrangers par des compensations que leur paierait l'Etat, pour chaque construction neuve à destination de notre marine marchande. Ces compensations représenteraient la totalité des droits édictés dans notre tarif actuel de douane sur les matières de toutes sortes entrant dans les constructions navales, déchets compris, mais sans tenir compte cette fois des frais de transport par mer, puisque dans cette combinaison presque tous les fers directement employés aux constructions navales seraient pris en France;

4° La commission estime que ces compensations déduites par des moyennes, d'après le principe précité, doivent être fixées par la loi à raison de 12 fr. par 100 kilog (poids net) des machines motrices placées à bord des navires ; 60 francs par tonne de jauge brute des bâtiments de mer en fer et en acier de toutes dimensions (sans déduction de jauge pour les espaces des machines) ; 20 francs par tonne de jauge brute de navires en bois de 200 tonnes et au-dessus ; 10 francs par tonne des navires en bois de moins de 200 tonnes;

5° Le montant de ces compensations serait réduit à l'avenir d'une manière proportionnelle si les droits actuels sur l'importation des métaux venaient à être réduits;

6° Si, contrairement à la supposition émise ci-dessus, l'entrée en franchise des matières pour les constructions navales devait être maintenue, avec le régime actuel des acquits-à-caution, les compensations à payer par l'Etat à nos constructeurs devraient

être de 10 fr. 50 par 100 kilos (poids net) des machines motrices placées à bord des navires; 40 francs par tonne de jauge brute des bâtiments en fer ou en acier de toutes dimensions; 14 francs par tonne de jauge brute des navires en bois de 200 tonnes et au-dessus; 7 francs par tonne de jauge brute des navires en bois au-dessous de 200 tonnes;

7° Si la loi, régularisant la situation de nos constructeurs maritimes par l'une ou l'autre des combinaisons précitées, devait se faire attendre trop longtemps, la commission recommande au gouvernement de rectifier le décret du 8 juin 1866, en autorisant l'importation en franchise des matières destinées aux constructions navales, non plus sur le poids net, mais sur le poids total de la matière employée à ces constructions;

8° Quant au régime actuel des bâtiments de mer destinés à l'exportation, la commission ne juge pas que nos constructeurs aient aucun droit pour réclamer qu'on le modifie. Ils devront rester traités à cet égard comme tous les fabricants français d'objets de feronnerie ou de machines quelconques destinées à l'exportation. Les compensations demandées ci-dessus ne concernaient donc que les constructeurs de la marine marchande française. Par des règlements de douane, on aurait à prendre des mesures conservatoires pour les navires qui, d'abord construits pour la marine française, seraient ensuite vendus aux étrangers.

Au point de vue de l'armement :

L'idée d'une prime à l'armement était absolument nouvelle ; en 1870 les armateurs avaient pour la première fois émis une proposition de ce genre, proposition qui fut développée par Dupuy de Lôme : le grand ingénieur appuyait son raisonnement sur les services rendus à la marine de guerre par la marine marchande, qui lui fournit « une grande école qui ne lui coûte rien », mais en revanche sur laquelle pèsent d'innombrables charges.

Il était logique qu'alors l'Etat encourageât les armateurs par des secours pécuniaires. Mais il s'agissait de savoir quelle base adopter pour la répartition de ces primes :

serait-ce le tonnage des navires ou le nombre d'hommes de l'équipage qu'on adopterait comme mode de répartition ; or, Dupuy de Lôme penchait pour cette dernière combinaison et proposait un franc par jour et par homme embarqué, soumis à l'inscription maritime.

Telles sont les propositions qu'arrêta la commission ; mais l'Assemblée Nationale, qu'absorbait en 1874 de graves préoccupations constitutionnelles, se sépara sans avoir étudié les propositions de sa commission. En 1876 seulement la question de la marine marchande fut soulevée devant le Sénat par M. Vandier et devant la Chambre des députés par MM. Le Cesne et La Chambre.

M. Vandier demandait, d'une part, *pour la construction* une allocation aux machines et aux navires ; d'autre part, *pour l'armement* une allocation d'un franc par jour et par homme embarqué.

M. La Chambre adoptait les conclusions de Dupuy de Lôme, mais avec deux modifications : 1° une seule catégorie de navires en bois ; 2° distinction pour la prime à l'armement entre les navires en fer et bois et ceux en bois et fer ; les premiers recevraient jusqu'à l'âge de 10 ans une prime de 2 fr. 50 par jour d'embarquement et par homme ; une prime identique serait versée aux seconds, mais pendant 5 ans ; passés les délais de 10 et 5 ans, la prime serait réduite à 1 fr. 30.

M. Le Cesne reproduisait pour la construction presque toutes les propositions faites par la commission de 1874 ; quant aux primes à l'armement, M. Le Cesne les évaluait d'après le *tonnage des bâtiments* : ses calculs reposaient sur l'unité de tonneau de jauge nette et le mouvement mensuel de navigation, avec dégression du taux de la prime suivant l'âge du navire :

2 francs pour les navires de 1 à 6 ans (valeur approximative du tonneau : 400 francs).

1 fr. 50 pour les navires de 6 à 12 ans (valeur du tonneau : 300 francs).

1 franc pour les navires de 12 à 18 ans (valeur du tonneau : 200 francs).

0 fr. 50 pour les navires à partir de 18 ans (valeur du tonneau : 100 francs).

Le crédit nécessaire serait ainsi annuellement de 8 millions et la loi durerait 10 ans.

Le 17 août 1876, la Chambre renvoya ces projets à une commission dont M. Le Cesne fut le rapporteur ; c'est le 16 mai 1877 que le rapport fut déposé ; or, ce jour, le Sénat votait la dissolution de la Chambre.

La nouvelle Chambre ne voulut pas discuter le projet de loi et M. Le Cesne étant mort, il eut pour successeur M. Desseaux qui ramena à 3 les catégories de navires, et leur accorda :

2 fr. 50 de 1 à 9 ans ;

1 fr. 50 de 9 à 18 ans ;

1 fr à partir de 18 ans.

Une année s'écoula, durant laquelle l'opinion s'émut en faveur de notre marine marchande, si bien que le gouvernement se décida à fixer la discussion parlementaire au mois de février 1879, discussion qui fut d'ailleurs très orageuse : le gouvernement crut devoir demander le renvoi à la commission, ce n'est que le 21 juin 1880 que la discussion put être reprise. Le 10 juillet, le projet était envoyé au Sénat qui l'adoptait en janvier 1881 et la loi était enfin votée par la Chambre le 29 janvier 1881 pour être promulguée le 30 janvier même.

Nous allons étudier cette loi qui accordait des primes à la construction et à la navigation.

1° Primes à la construction

Art. 4. — En compensation des charges que le tarif des douanes impose aux constructeurs des bâtiments de mer, il leur est attribué les allocations suivantes :

Pour les navires en fer ou en acier, 60 fr par tonneau de jauge brute ;

Pour les navires en bois de 200 tonneaux ou plus.... 20 fr.

Pour les navires en bois de moins de 200 tonneaux.. 10 fr.

Pour les navires mixtes 40 fr.

Pour les machines motrices placées à bord des navires à vapeur et pour les appareils auxiliaires, tels que pompes à vapeur, servo-moteurs, treuils, ventilateurs, mus mécaniquement, ainsi que pour les chaudières qui les alimentent et leur tuyautage... 12 fr. par 100 kilogrammes.

2° Primes à la navigation

Art. 9. — A titre de compensation des charges imposées à la marine marchande pour le recrutement et le service de la marine militaire, il est accordé pour une période de dix années à partir de la promulgation de la présente loi, une prime de navigation aux navires français à voile et à vapeur. Cette prime s'applique exclusivement à la navigation au long cours. Elle est fixée par tonneau de jauge nette et 1.000 milles parcourus à 1 fr. 50 pour les navires de construction française sortant de chantier, et décroît par année de :

0 fr. 075 pour les navires en bois ;

0 fr. 075 pour les navires composites ;

0 fr. 05 pour les navires en fer ;

La prime est réduite à moitié de celle déterminée ci-dessus pour les navires de construction étrangère. Les navires francisés avant la promulgation de la présente loi sont assimilés, pour la prime, aux navires de construction française. La prime est augmentée de 15 % pour les navires construits sur des plans préalablement approuvés par le département de la marine. Le nombre des milles parcourus est calculé d'après la distance comprise entre le point de départ et d'arrivée mesurée sur la ligne directe maritime.

La loi se séparerait des rapports principalement en ce qui

concerne le mode de répartition des primes ; elle prenait comme base le tonneau de jauge nette multiplié par le nombre de milles parcourus ; ainsi que le disait M. Riquoir, « le bâtiment était ainsi forcé de voyager, et de le faire autrement que sur lest ; enfin plus un navire avance en âge, moins il voyage ; les répartitions qui lui sont nécessaires font diminuer le nombre de milles qu'il parcourt par an et en même temps la prime. D'autre part, au lieu de classer les bâtiments en trois ou quatre catégories plus ou moins primées, selon leur âge, la loi votée instituait simplement une décroissance annuelle de la prime telle, que, lorsque les navires en bois et composites avaient atteint leur vingtième année, et les navires en fer leur trentième, l'Etat n'avait plus à s'en occuper. Cette combinaison présentait donc un avantage considérable sur les précédentes qui forçaient l'Etat à payer une subvention aux navires de plus de dix huit ans sans limite d'âge, alors qu'au point de vue maritime ces navires étaient le plus souvent des non valeurs. »

La loi fut prorogée jusqu'au 29 janvier 1891, puis au 29 janvier 1892, 31 juillet 1892, enfin au 30 janvier 1893.

Examinons maintenant les résultats de cette loi au double point de vue, construction et navigation.

1° AU POINT DE VUE CONSTRUCTION

Sans avoir d'excellents résultats, cette loi ne fut pas inutile ; car elle eut comme conséquence la réfection de notre matériel naval ; mais le grave défaut de cette loi fut la limitation à 10 ans du droit aux primes, ainsi que la faiblesse de ces dernières.

2° AU POINT DE VUE NAVIGATION

Voici le jugement que M. Jules Siegfried a porté sur la loi de 1881 au point de vue navigation :

En ce qui concerne la navigation, on peut affirmer que les résultats, sans être considérables, ont été satisfaisants. En effet, l'effectif de notre marine marchande à voiles et à vapeur, non compris les bateaux de pêche côtière, était:

En 1880, de	15.058 navires	jaugeant	919.289 tonneaux
Elle est, en 1890, de	<u>15.111</u>	—	<u>944.013</u>
Augmentation . .	53	—	24.715

Mais, pour bien se rendre compte de la situation comparative de ces deux périodes, il faut distinguer entre les *navires à voiles* et les *navires à vapeur*.

L'effectif des navires à voiles était:

En 1880, de	14.406 navires	jaugeant	641.539 tonneaux
Il est, en 1890, de	<u>14.090</u>	—	<u>444.092</u>
Diminution . . .	405	—	197.447

Il est bon d'observer que ces chiffres comprenant tous les navires, même ceux du plus faible tonnage, il n'y a pas lieu d'en tirer des conséquences absolues, en ce qui concerne les navires faisant la grande navigation. Il y a sans doute, une forte diminution, mais elle résulte non des hommes ou de la législation, mais bien du progrès qui, depuis un grand nombre d'années, substitue de plus en plus la navigation à vapeur à celle à voiles, comme l'indique le tableau suivant.

EFFECTIF DE LA MARINE MARCHANDE DEPUIS 1850
(non compris les bateaux de pêche côtiers)

Années	Navires à Voiles		Navires à Vapeur		TOTAL	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1850	14.228	674.205	126	13.925	14.354	668.130
1860	14.608	928.099	314	68.025	14.922	996.124
1866	15.230	915.034	407	129.777	15.637	1.044.811
1872	15.062	911.613	512	177.462	15.574	1.089.075
1874	15.002	840.726	522	194.546	15.524	1.037.272
1876	14.861	798.836	546	213.449	15.407	1.012.285
1878	14.939	730.075	588	245.808	15.527	975.883
1880	14.406	641.539	652	277.759	15.058	919.298
1884	14.414	522.757	938	516.228	15.352	1.033.829
1886	14.400	492.807	951	500.484	15.351	993.291
1888	14.263	451.272	1.015	509.801	15.278	961.073
1889	14.128	440.051	1.066	492.684	15.194	932.735
1890	14.001	444.092	1.110	499.921	15.111	944.013

..... Mais examinons par contre la situation de notre marine à vapeur.

L'effectif des navires à vapeur était :

En 1880, de	652	navires	jaugeant	277.759	tonneaux nets
Il est, en 1890, de	1.110	—	—	499.921	— —
Augmentation .	452	—	—	222.162	— —

L'augmentation de nos navires à vapeur est donc sérieuse, et l'effectif utile de l'ensemble de notre marine marchande s'est accru dans des proportions beaucoup plus grandes encore car il ne faut pas oublier qu'au regard de la puissance transportable, un vapeur est considéré généralement comme équivalent à trois voiliers. Les chiffres qui viennent d'être cités sont ceux qui sont fournis par les statistiques officielles de la douane ; mais comme ils comprennent l'ensemble de notre effectif maritime sans distinctions suffisantes entre les divers genres de navigation, la navigation subventionnée étant mêlée avec la navigation libre, ils ne donnent peut-être pas une idée suffisamment exacte des effets produits par la loi de 1861.

Cette loi, qui, en donnant une prime à la distance parcourue, était une loi de progrès, ayant en vue principalement le développement de notre marine à vapeur, doit être envisagée surtout au point de vue des steamers non subventionnés, et notamment de ceux d'un tonnage important.

La comparaison faite à ce point de vue, en ne tenant compte que des vapeurs de 1.000 tonneaux de jauge brute et au-dessus, et laissant en dehors les bâtiments subventionnés, sur lesquels la loi de 1881 n'a pas d'effet puisqu'ils ne participent pas à la prime, montre que nous avons :

En 1881, 47	vapeurs	jaugeant	72.985	tonneaux bruts, et que nous avons,
en 1890, 215	—	—	458.418	—
Augmentation	168	grands vapeurs	jaugeant	380.433 —

Tels sont les résultats en ce qui concerne l'effectif de notre marine marchande; il nous reste à examiner ceux qui concernent le mouvement de la navigation. Voici le tableau de la navigation des navires chargés à voiles et à vapeur réunis, entrées et sorties:

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION AU LONG COURS ET AU CABOTAGE.

(Navires chargés à voile ou à vapeur réunis — entrées et sorties)

		TONNAGE DES NAVIRES	
		1885	1890
		tonnes.	tonnes.
Long cours.	{ Navires français .	1.193.000	1.948.000
	{ Navires étrangers	2.973.000	2.978.000
	Total. . .	4.166.000	4.926.000
Europe et bassin de la Méditerranée	{ Navires français .	3.321.000	3.352.000
	{ Navires étrangers	9.411.000	11.671.000
	Total. . .	12.732.000	15.223.000
Ensemble. . .		16.898.000	20.149.000

« Il ressort de ce tableau que, dans le mouvement de notre navigation, la part du pavillon français était :

En 1880, pour le long cours de 28 %
Et en 1890, — 39 %

et qu'il était :

En 1880, pour le grand cabotage de 26 %
(Europe et bassin de la Méditerranée)
Et en 1890, — de 23 1/2 %

La navigation sous pavillon français a donc augmenté pour le long cours qui, seul, participe aux avantages de la prime; elle a passé de 28 à 39 %, ce qui est considérable, tandis qu'elle a diminué au grand cabotage, puisque la part du pavillon national, qui était de 26 %, est tombée à 23 1/2 %.

Ces deux chiffres comparés montrent, d'une manière décisive, l'influence que la loi de 1881 a eue sur le développement de notre navigation par pavillon français.

Mais si l'on voulait descendre dans le détail et se rendre compte pratiquement des avantages réalisés depuis dix ans, il suffirait de constater qu'en 1881, en dehors des services pos-

taux subventionnés, il n'existait que deux lignes régulières au long cours à vapeur sous pavillon français; celle des Chargeurs Réunis du Havre, et celle des Transports Maritimes à Marseille, toutes deux desservant le Brésil et La Plata, et qu'en 1891 existaient les lignes suivantes:

5	lignes	françaises	libres	sur	le	Brésil et La Plata;
3	—	—	—	—	—	New-York;
3	—	—	—	—	—	le Sénégal;
2	—	—	—	—	—	la Côte occidentale d'Afrique;
1	—	—	—	—	—	le Tonkin;
1	—	—	—	—	—	le Chili, Pérou et Equateur;
1	—	—	—	—	—	la Réunion, Tamatave, Maurice;
1	—	—	—	—	—	la Nouvelle-Orléans;
1	—	—	—	—	—	les Antilles et le Mexique;
1	—	—	—	—	—	les Antilles et Colon.

19 lignes de vapeurs français.

Quant aux sacrifices financiers que le budget a eu à supporter de 1881 à 1890, voici ce qu'ils ont été d'après le rapport de M. Jules Siegfried :

Primes à la construction....	26.797.669,22
Primes à la navigation.....	74.549.827,67

Total général des primes.. 101.347.596,89
ce qui donne une moyenne annuelle de 10.134.760.

Telle fut la première loi des primes. Si nous faisons abstraction de l'augmentation de tonnage qu'elle entraîne et si nous voulons en tirer une philosophie beaucoup plus générale, nous constaterons avec amertume qu'elle a créé « l'illusion des primes », remède dont le pays n'allait plus pouvoir se passer ; or, ce remède était des plus dangereux. L'intervention de l'Etat, loin de favoriser le développement d'une entreprise n'est qu'un obstacle à ce développement. C'est d'ailleurs cet avis que M. Ballin, directeur général de

la « Hamburg-Amerika Linie » a formulé à propos des conventions passées en 1893 entre le gouvernement anglais et la Compagnie Cunard :

« Revenir au système des subventions est une politique dangereuse : le procédé du gouvernement anglais pourrait amener d'autres gouvernements à surenchérir par d'autres subventions jusqu'au moment où les divers Etats s'entendront comme pour les primes sucrières en vue d'abolir toutes les subventions ; quant à moi, je saluerai avec joie une semblable révolution, de même que je ferai toujours mon possible, quand on me consultera, pour empêcher les autorités allemandes de participer à la concurrence internationale par l'octroi de subventions. L'expérience a prouvé que le système des subventions non seulement ne favorise pas la navigation, mais encore lui porte préjudice. Pour s'en convaincre, il suffit de se reporter aux lignes de navigation françaises et italiennes. La navigation prospère surtout grâce à la liberté et à l'indépendance ; de même que les compagnies jouissent d'années de prospérité, il faut qu'elles sachent traverser les mauvaises années. Quiconque ne sait pas porter le poids des mauvaises années doit en subir les conséquences : celui qui ne peut marcher seul doit nécessairement tomber à un moment donné. C'est une grande erreur de croire qu'il suffit de créer le moyen de communications pour créer le trafic et l'agrandir. D'abord et avant tout il faut avoir des négociants entreprenants pour envoyer les produits de l'industrie nationale dans les pays éloignés et en faire venir en échange les produits d'outremer. Là où l'initiative de l'Etat a créé les moyens de communications sans que cette condition première soit remplie, il y a toujours eu des succès ».

CHAPITRE IV

La loi de 1893.

La loi commence par une distinction entre voyages au long cours, voyages au cabotage international et voyages au cabotage français. Puis, comme la loi de 1881, elle se divise en deux parties : primes à la construction maritime, primes à la navigation maritime.

1° Primes à la construction maritime

Art. 2. — En compensation des charges que le tarif des douanes impose aux constructeurs de bâtiments de mer, il leur est attribué les allocations suivantes :

Pour les navires à vapeur ou à voiles, en fer ou en acier,	65 fr.
— — — en bois de 150 tonneaux ou plus, ...	40 fr.
— — — en bois de moins de 150 tonneaux, ...	30 fr.

par tonneau de jauge brute totale calculée conformément aux articles 1 à 12 du décret du 24 mai 1873 et à l'article 1^{er} du décret du 7 mars 1889.

Art. 3. — En compensation des mêmes charges, il est attribué aux constructeurs de machines les allocations suivantes :

Pour les machines motrices et les appareils auxiliaires tels que pompes à vapeur, servo-moteurs, dynamos, treuils, ventilateurs mus mécaniquement, placés à l'état neuf à bord des navires tant à voiles qu'à vapeur, ainsi que pour les chaudières à vapeur neuves qui les alimentent et leur tuyautage, quinze francs (15 fr.) par 100 kilogrammes.

La prime est accordée pour les machines motrices et les appa-

reils auxiliaires mis en place à l'état neuf ainsi que pour les parties neuves des machines qui subiraient des transformations ou des réparations pendant l'existence du navire.

Lors du changement de chaudières, la compensation est fixée à quinze francs (15 fr.) par 100 kilogrammes de chaudières neuves de construction française.

Art. 4. — Les primes déterminées par les articles 2 et 3 ne sont définitivement acquises que lorsqu'il est justifié de la francisation du navire.

En ce qui concerne les navires construits en France pour les marines marchandes de l'étranger, les primes ne sont acquises que lorsque le navire a pris ses expéditions.

2° Primes à la navigation maritime

Art. 5. — A titre de compensation des charges imposées à la marine marchande, pour le recrutement et le service de la marine militaire, il est accordé, à partir de la promulgation de la présente loi, une prime de navigation à tous les navires de construction française de plus de 80 tonneaux bruts pour les navires à voiles et de plus de 100 tonneaux bruts pour les navires à vapeur.

Cette prime s'appliquera, pendant 10 années à partir de leur francisation, aux navires construits en France pendant la durée de la présente loi.

Elle est attribuée exclusivement à la navigation au long cours et à celle du cabotage international.

Art. 6. — La prime aux navires construits à l'étranger est et demeure supprimée.

La prime fixée par l'article 5 est fixée par tonneau de jauge brute totale, calculée conformément aux articles 1 à 12 du décret du 24 mai 1873 et à l'article 1^{er} du décret du 7 mars 1889, et par 1.000 milles parcourus, pour tous les navires de construction française :

A un franc dix centimes (1 fr. 10) pour les navires à vapeur, avec décroissance annuelle, à partir de leur construction, de :

Six centimes (0 fr. 06) pour les navires en bois ;

Quatre centimes (0 fr. 04) pour les navires en fer ou en acier ;

Et à un franc soixante-dix centimes pour les navires à voiles, avec décroissance annuelle, à partir de leur construction, de :

Huit centimes (0 fr. 08) pour les navires en bois ;

Six centimes (0 fr. 06) pour les navires en fer ou en acier.

Les navires francisés avant la promulgation de la loi du 29 janvier 1881 sont assimilés pour la prime aux navires de construction française.

Les navires de construction étrangère francisés après la promulgation de la loi du 29 janvier 1881 et avant le 1^{er} janvier 1893 ne recevront que la moitié de la prime.

Les navires faisant la navigation au cabotage international ne reçoivent que les deux tiers de la prime. Les navires faisant cette navigation et francisés avant le 1^{er} janvier 1893 sont assimilés pour cette prime aux navires de construction française.

Art. 7. — La prime est augmentée de 25 % pour les navires à vapeur construits sur des plans préalablement approuvés par le département de la marine.

Enfin, la loi de 1893 mentionne à l'article 12 ce qui suit :

Art. 12. — Il est prélevé sur le montant des primes instituées par les articles 2, 3, 6 et 7 de la présente loi une retenue de 4 % qui sera versée à la caisse des invalides de la marine.

Le produit de cette retenue sera affecté :

1° A l'allocation de secours aux marins français, victimes de naufrages et autres accidents, et à leurs familles;

2° A des subventions aux chambres de commerce ou à des établissements d'utilité publique, pour la création et l'entretien dans les ports français, d'hôtels de marins destinés à faciliter à la population maritime le logement, l'existence et le placement, ou de toutes autres institutions pouvant leur être utiles.

L'article 13 déclare que la durée de la présente loi est fixée à dix années à partir de sa promulgation.

Telle est la loi de 1893. Tout le monde est d'accord pour reconnaître qu'elle eut des effets désastreux pour notre marine marchande. Ce fut un recul général, tant au point de vue du nombre des vapeurs, qu'au point de vue de leur tonnage.

Nous laisserons d'ailleurs la parole à des hommes compétents en la matière et nous citerons le passage relatif à la loi de 1893, du projet de loi sur la marine marchande

présenté le 14 novembre 1899 au nom de M. Emile Loubet, Président de la République française, par M. A. Millerand, ministre du commerce, de l'industrie, des postes et télégraphes ; par M. de Lanessan, ministre de la marine ; par M. Albert Decrais, ministre des colonies, et par M. Caillaux, ministre des finances :

De 1893 à 1898, le gain de la flotte à vapeur, prise dans son ensemble, ayant été de 58 navires jaugeant 66.961 tonneaux bruts, la navigation libre de concurrence, la seule qui bénéficie de la loi sur les primes, a été, en réalité, en perte de 4 navires et de 242 tonneaux bruts.

Voici, en effet, comment se décomposent les modifications survenues dans la flotte du 1^{er} juillet 1893 au 1^{er} juillet 1898:

	EN PLUS EN 1898	
	Nombre de vapeurs	Tonnage brut
Vapeurs de moins de 1.000 tonneaux bruts.	46	12.941
Vapeurs subventionnés ou faisant des lignes imposées par des lois spéciales	6	32.219
Vapeurs faisant la navigation privilégiée	10	22.043
Gain	62	67.203
	EN MOINS EN 1898	
Vapeurs libres faisant la navigation de concurrence.	4	242
Dans l'ensemble, le gain est le suivant	58	66.961

Voilà les résultats véritables, les résultants navrants de la loi de 1893, ou plutôt on voit ici qu'elle a complètement manqué son but puisque le misérable accroissement constaté est indépendant de l'influence de ses dispositions, ne portant que sur les navires qui échappent à son action.

Pour mieux apprécier encore cette loi, il faut rapprocher les effets ci-dessus relevés de ceux produits par la loi de 1881 et résumés comme suit:

Vapeurs faisant la navigation de concurrence (non compris les vapeurs postaux subventionnés):

Tonnage brut en 1880 322.000 tonneaux bruts.

Tonnage brut en 1885 501.000 tonneaux bruts.

Le gain de la navigation à vapeur de concurrence de 1880 à 1885, en cinq ans, avait été du chiffre remarquable de 180.000 tonneaux bruts, c'est-à-dire de 56 %.

Les effets des deux lois apparaissent ici lumineusement et la loi de 1893 est jugée en ce qui concerne l'armement à vapeur. C'est la vérification absolue de la prophétie lancée par l'honorable M. Raynal, du haut de la tribune de la Chambre, le 16 janvier 1893.

Mauvais en ce qui concerne l'armement en vapeur, les résultats n'ont pas été meilleurs pour la construction de ces navires. En dehors des voiliers et des navires subventionnés, les chantiers français de construction navale ont construit comme vapeurs commerciaux :

En 1893	8.891 tonnes de jauge brute.
1894	4.448 —
1895	7.382 —
1896	4.662 —
1897	5.200 —

soit une moyenne de 6.116 tonnes.

Rapprochons encore ici les résultats constatés après la loi de 1881. Les chantiers français de construction navale avaient construit comme vapeurs commerciaux (non compris les vapeurs subventionnés):

En 1880, 3.068	tonnes de jauge brute (avant la loi de 1881)
et en 1881 . . . 9.412	—
1882 . . . 16.980	—
1883 . . . 23.285	—
1884 . . . 28.058	—
77.735	tonnes de jauge brute.

soit pour la moyenne des quatre années pendant lesquelles la loi de 1881 a produit son effet, 19.434 tonnes.

C'est donc un fait indéniable que, sous le régime de la loi de 1881, les chantiers français ont construit trois fois plus de vapeurs commerciaux que sous celui de la loi de 1893.

Et si, pendant les années suivantes, leur chiffre de construction est allé décroissant, la cause doit en être attribuée à la trop faible durée donnée à la loi de 1881, qui a arrêté, dès 1885, l'élan de notre marine. Comment se risquer dans une industrie

aussi aléatoire si on n'a devant soi de longues années d'une législation stable ?

Effets au point de vue armement. Voiliers. — Nous croyons avoir démontré que la loi de 1893 avait manqué son but en ce qui concerne la navigation à vapeur...

...Nous reconnaissons volontiers que la loi de 1893 a produit pour la navigation à voiles d'excellents effets.

En ce qui concerne les effectifs, nous passons de 196.224 tonneaux en 1893 à 206.898 en 1898. Et c'est par une réfection à peu près complète de notre flotte à voiles que nous y arrivons, ayant construit de 1894 à 1897 inclus, 31 voiliers de plus de 1.000 tonneaux jaugeant ensemble 73.953 tonneaux bruts.

Le nombre de ces constructions a augmenté encore au cours de l'année 1898 et les résultats de cette navigation sont tels que nos chantiers avaient en construction, au 1^{er} octobre 1898, 14 voiliers jaugeant ensemble 25.302 tonneaux bruts.

Ce sont ces résultats qui ont pu faire dire à certaines personnes dont la bonne foi et le dévouement aux intérêts du pays sont hors de doute, que la loi de 1893 était parfaite et qu'il suffisait d'en prolonger la durée.

Il nous semble difficile qu'après avoir lu ce qui précède on puisse partager cet avis.

Effets au point de vue construction. — Au surplus, les chantiers de construction se rendent bien compte que, même avec l'appoint considérable, et qui n'est pas illimité, de la construction des voiliers, la loi de 1893 n'a pas produit pour eux les résultats espérés.

La construction, en France, des navires en fer avait porté, pendant les trois premières années qui ont suivi la loi de 1881, c'est-à-dire 1882, 1883, 1884, sur 151.270 tonnes de jauge brute et un poids de machines et chaudières de 24.560.000 kilogrammes.

Elle a été, pendant la période de 1894, 1895, 1896, de 76.650 tonnes de jauge brute et 20.000.000 kilogrammes machines et chaudières.

C'est-à-dire que en moyenne annuelle, durant la période où la loi de 1881 a produit son effet, les chantiers de construction française avaient travaillé :

50.423 tonnes de jauge et 8.187.000 kilogrammes machines et chaudières.

Pendant la même période après 1893 ils ont travaillé :

25.880 tonnes de jauge et 6.667.000 kilogrammes machines et chaudières.

Pour bien apprécier d'ailleurs la situation que la loi a faite aux chantiers français, il faut comparer non pas les tonnages mais l'importance du travail qu'elle leur a fourni.

En calculant sur un coût de construction très faible de 300 francs la tonne de jauge brute pour les voiliers et de 450 francs pour les vapeurs, nous avons établi comme ci-dessous la valeur approximative des travaux de constructions neuves effectuées dans nos chantiers dans les années comparées, abstraction faite des navires subventionnés.

Pour la période 1882, 1883, 1884, valeur moyenne annuelle des travaux de construction de navires neufs. 14.100.000 francs.

Pour la période 1894, 1895, 1896, valeur moyenne annuelle des travaux de construction de navires neufs. 8.800.000 francs.

Est-il besoin d'ajouter que l'entretien et les réparations d'un voilier étant moins coûteuses que celles d'un vapeur (les chaudières et machines étant surtout onéreuses à ce titre) les chantiers de construction préparent pour eux-mêmes moins de travaux à venir en construisant des voiliers qu'en construisant des vapeurs.

D'ailleurs, la plupart des constructeurs veulent bien convenir qu'ils n'ont pas tiré de la loi de 1893 les bénéfices qu'ils en espéraient et ceux d'entre eux qui sont nos collègues ont admis, dès le premier jour, qu'il y avait lieu de chercher à l'améliorer pour le bien commun.

Nous sommes donc en droit d'affirmer, après les indications qui précèdent et les chiffres que nous avons établis, que, sauf en ce qui concerne les armements de voiliers, la loi de 1893 ne sauvegarde aucun des intérêts qu'elle devrait protéger. Elle ne saurait être maintenue plus longtemps sans compromettre à jamais l'avenir de nos industries maritimes.

Or, pour obtenir de tels résultats, la France a dépensé de 1893 à 1901 : 151.031.800 francs, dont 46.755.800 francs pour les primes à la construction et 104.276.000 francs pour les primes à la navigation ; c'est donc une moyenne annuelle de 16.781.300 francs, ou 6.300.000 francs de plus par an que sous l'empire de la loi de 1881.

CHAPITRE V

La loi de 1902.

La loi de 1902 déclarait que, à titre de compensation des charges imposées à la marine marchande », il est accordé « une allocation qui prendra le nom, suivant les cas prévus aux articles ci-après, de compensation d'armement ou de prime à la navigation. »

I. — *La compensation d'armement*

Art. 2. — La compensation d'armement est attribuée à tout vapeur de mer de construction étrangère, en fer ou en acier, armé sous pavillon français pour le long cours ou le cabotage international, jaugeant plus de cent tonneaux (100 t.) bruts, appartenant à des particuliers français ou à des sociétés, conformément aux stipulations de l'article 1^{er} et dans les conditions fixées aux articles suivants.

La compensation d'armement est fixée, par jour d'armement administratif et par tonneau de jauge brute totale pour la navigation au long cours, à :

Cinq centimes (0 fr. 05) par chaque tonneau, jusqu'à deux mille tonneaux (2.000 t.).

Quatre centimes (0 fr. 04) par chaque tonneau, de deux mille à trois mille tonneaux (2.000 t. à 3.000 t.).

Trois centimes (0 fr. 03) par chaque tonneau, de trois mille à quatre mille tonneaux (3.000 t. à 4.000 t.).

Deux centimes (0 fr. 02) par chaque tonneau, au dessus de quatre mille tonneaux (4.000 t.).

La compensation d'armement à laquelle aurait droit un vapeur de plus de sept mille tonnes (7.000 t.) sera celle à laquelle aurait droit un navire de sept mille tonnes (7.000 t.).

Le nombre de jours administratifs donnant lieu à la perception de la compensation est limité au maximum de trois cents jours par an.

L'armement administratif sera compté à partir du jour et seulement pendant le temps où le rôle d'équipage sera complet, sauf le cas de force majeure. Il cessera par le désarmement.

II. — *La prime à la navigation*

Art. 3. — La « prime de navigation ».... est accordée à tout navire de mer construit en France, jaugeant plus de cent tonnes (100 t.) bruts, naviguant sous pavillon français.

Cette prime est fixée comme suit pour la navigation au long cours par 1.000 milles parcourus et par tonneau de jauge brute totale :

a) Pour les vapeurs le taux de la prime est de un franc soixante-dix centimes (1 fr. 70) pour la première année, avec décroissance annuelle, à partir de leur francisation, de quatre centimes (0 fr. 04) pendant la première période de quatre ans et seize centimes (0 fr. 16) pendant la troisième période de quatre ans.

Toutefois, pour les vapeurs jaugeant plus de trois mille tonnes (3.000 t.) bruts, le taux de la prime initiale sera diminué sur l'ensemble de la jauge totale de un centime (0 fr. 01) par cent tonnes (100 t.) ou fraction de cent tonnes au-dessus de trois mille tonnes (3.000 t.), sans que le taux de la première année puisse descendre au-dessous de un franc cinquante centimes (1 fr. 50) jusqu'à sept mille tonnes (7.000 t.).

La prime pour les vapeurs de plus de sept mille tonnes (7.000 t.) sera celle à laquelle aurait droit un vapeur de sept mille tonnes (7.000 t.).

b) Pour les navires à voile, le taux de la prime est de un franc soixante-dix centimes (1 fr. 70) pour la première année, avec décroissance annuelle, à partir de leur francisation, de deux centimes (0 fr. 02) pendant la première période de quatre ans, de quatre centimes (0 fr. 04) pendant la seconde période de quatre ans et de huit centimes (0 fr. 08) pendant la troisième période de quatre ans.

Toutefois, pour les voiliers jaugeant plus de six cents tonneaux (600 t.) bruts, le taux de la prime initiale sera diminué sur l'ensemble de la jauge totale de dix centimes (0 fr. 10) par cent tonneaux (100 t.) ou fractions de 100 tonneaux au dessous de six cents tonneaux (600 t.) jusqu'à mille tonneaux (1.000 t.).

La prime pour les voiliers d'un tonnage supérieur à mille tonneaux (1.000 t.) sera celle à laquelle aurait droit un navire de mille tonneaux (1.000 t.).

La prime de navigation sera payée, pendant douze ans à partir de la francisation, à tout navire construit en France pendant la durée de la présente loi.

Le nombre de milles parcourus est évalué d'après la distance comprise de port à port entre les points de départ et d'arrivée, mesurée sur la ligne maritime la plus directe suivant les méthodes de calcul déterminées par les règlements d'administration publique.

Art. 4. — Cinq pour cent (5 %) des primes accordées par la présente loi à la navigation et pour la compensation d'armement devront être prélevés au profit de tous les inscrits maritimes.

Les sommes provenant de ces prélèvements seront versées à la caisse de prévoyance des marins, en vue de diminuer le montant des retenues imposées à ces derniers pour l'alimentation de cette caisse.

En vertu de l'article 6 « sont exceptés de tout droit à la compensation d'armement ou à la prime de navigation » « les vapeurs qui n'auraient pas réalisé aux essais la vitesse minimum de dix nœuds (10 nœuds) en demi-charge. »

D'après le même article, « les primes à la navigation et la compensation d'armement sont réduites de cinq pour cent (5 %) pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais en demi-charge une vitesse inférieure à douze nœuds (12 nœuds).

Elles seront réduites de dix pour cent (10 %) pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais en demi-charge une vitesse inférieure à onze nœuds (11 nœuds).

L'article 7 détermine le tonnage admis à bénéficier de la loi.

Art. 7. — Le tonnage admis à bénéficier de la présente loi, en sus de celui des navires francisés avant la promulgation est fixé au maximum de :

Cinq cent mille tonneaux (500.000 t.) de jauge brute de navires à vapeur;

Cent mille tonneaux (100.000 t.) de jauge brute de navires à voiles.

Dans le tonnage sus-énoncé de cinq cent mille tonneaux (500.000 t.) pour les vapeurs, les navires de construction étrangère ne pourront être admis que dans la proportion de deux cinquièmes, et ceux de construction française le seront dans la proportion de trois cinquièmes.

La durée de la prime à la navigation était fixée à douze ans, et celle de la loi à dix ans (art. 10).

En vertu de l'article 11, l'article 12 de la loi du 30 janvier 1893 est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

Il est prélevé, sur le montant des primes à la construction, des primes à la navigation ainsi que des compensations d'armement constituées ou maintenues par la présente loi, une retenue de six pour cent (6 %) qui sera affectée, savoir :

Deux tiers à la Caisse de prévoyance en vue de diminuer la retenue imposée aux marins et de grossir les fonds de secours à distribuer aux victimes des naufrages ou autres accidents de mer ou à leurs familles;

Un tiers à la Caisse des invalides en vue d'accorder des subventions aux chambres de commerce ou à des établissements d'utilité publique pour la création et l'entretien dans les ports français d'hôtels de marins destinés à faciliter à la population maritime le logement, l'existence et le placement, ou de toutes autres institutions pouvant leur être utiles, et notamment les écoles professionnelles de marins.

Enfin les articles 23 et 24 indiquent le montant des crédits affectés à l'application de cette loi.

Art. 23. — Le montant total des compensations d'armement et des primes à la navigation qui pourraient être payées en exécu-

tion de la présente loi est limité au chiffre global maximum de cent cinquante millions (150.000.000) dont quinze millions (15.000.000) au plus pour les voiliers.

Art. 24. — Le montant total de la prime à la construction pour les trois cent mille tonneaux (300.000 t.) de vapeurs et les cent mille tonneaux (100.000 t.) de voiliers prévus à la présente loi ne pourra dépasser la somme de cinquante millions (50.000.000), la dépense ne pouvant porter annuellement que sur une construction maximum de cinquante mille tonneaux de vapeurs (50.000 t.) et de quinze mille tonneaux (15.000 t.) de voiliers, non compris pour la première année les navires mis en chantier avant le 13 mars 1902.

Telle est l'économie de la loi de 1902. Son échec fut complet, et nous ne saurions mieux le prouver qu'en citant le passage suivant du rapport présenté le 4 mai au nom de la commission extraparlamentaire de la marine marchande par M. A. Millerand, son président :

Les limitations introduites dans la loi du 7 avril 1902 et leur discordance avaient produit des résultats inattendus, désastreux, qui mettaient en question l'existence de nos chantiers ; déjà une partie de leur personnel était licenciée, l'autre menacée d'un chômage complet, notre flotte de commerce était en péril. A l'ouverture des travaux de la commission, je rappelais à grands traits ces résultats dans les termes suivants :

La loi du 7 avril 1902 a alloué, par son article 7, pour l'accroissement de notre flotte commerciale, un crédit tonnage de 600.000 tonnes.

100.000 tonnes	pour les voiliers;
200.000 —	pour les vapeurs de construction étrangère.
300.000 —	pour les vapeurs de construction française ;

Les primes, calculées pour les douze années sur les bases fixées par les articles 2 et 3 de la loi, d'après les barèmes établis par l'article 23 du règlement d'administration publique du 9 septembre 1902, ressortent en moyenne, autant d'ailleurs que des prévisions peuvent être établies, au chiffre suivant par tonneau de jauge :

341 francs pour les voiliers;

137 francs pour les vapeurs de construction étrangère (c'est la compensation d'armement);

592 francs pour les vapeurs de construction française (c'est la prime de navigation).

Les sommes nécessaires pour payer le tonnage prévu auraient dû être:

Pour 100.000 tonneaux voiliers	34.100.000 fr.
Pour 300.000 — vapeurs de construction française	177.600.000 fr.
Pour 200.000 — — — étrangère	27.000 000 fr.
Soit au total. . .	238.700.000 fr.

Or le crédit ouvert par l'article 23 de la loi pour le paiement des primes (prime à la navigation et compensation d'armement) au lieu d'être de 238 millions, a été limité à 150 millions, devant être répartis entre les navires dans l'ordre des prises de rang, soit un déficit de 88 millions.

Le défaut de concordance entre le crédit de tonnage et le crédit argent apparaît plus vivement encore si l'on se souvient que le crédit argent doit subvenir non seulement au tonnage nouveau, mais encore à certains contingents de la flotte ancienne visés dans les articles 11 et 12 de la loi.

Ainsi le crédit argent ne permettait de primer qu'en fractions de crédit tonnage. C'est ce qui s'est produit dans la réalité, et au lieu de 600.000 tonneaux de navires neufs, le tonnage enregistré en rang utile pour pouvoir bénéficier des primes ne s'élève qu'à 273.078 tonneaux, qui se décomposent comme suit:

Au lieu de 100.000 tonneaux voiliers	4.041
Au lieu de 300.000 — vapeurs de construction française	233.544
Au lieu de 200.000 — — — étrangère	35.636

Qu'est-ce à dire, sinon que la limitation du tonnage, puis du crédit et surtout la discordance vite apparue entre la limitation de l'un et la limitation de l'autre, ont provoqué un véritable « rush » ?

Les armateurs se sont hâtés de commander, les chantiers de mettre sur cale, pour prendre leur part des avantages de la loi.

Ils l'ont fait sans qu'il leur fût possible de tenir compte des conditions du marché qui, à raison de l'abaissement des frets, les auraient certainement incités, s'ils avaient été libres de leur

heure, à espacer commandes et constructions dans un délai beaucoup plus large.

On aurait moins construit au début de la loi, on aurait construit sans interruption jusqu'à sa fin.

L'effet utile de la loi est d'ores et déjà épuisé. Si rien n'est changé au régime de la loi de 1902, pas une tonne ne peut recevoir le bénéfice de la prime en sus des 280.000 tonnes en chiffres ronds qui ont pris rang.

S'il est vrai, comme on l'a calculé, que, par le jeu naturel des mises à la réforme, des accidents, des ventes, 60.000 tonneaux sortent en moyenne chaque année de notre flotte de commerce, elle aura, en dix ans, perdu 600.000 et gagné 280.000 tonnes.

Il y a pis : par une précaution nécessaire pour éviter les prises de rang fictives, le règlement d'administration publique a imposé aux navires inscrits l'obligation, s'ils voulaient garder leur rang, d'être construits et prêts à être francisés, les voiliers en neuf mois, les vapeurs en dix-huit à trente mois selon le tonnage et la vitesse.

Les dernières prises de rang valables datent du 20 décembre 1902.

La conséquence est fatale et on peut dire mathématique : dans le courant de 1904 au plus tard, je ne saurais trop fortement souligner cette date, ceux de nos chantiers de construction qui construisent exclusivement, ou pour la plus grande part, des navires de commerce, verront leurs cales vides et leurs ouvriers sans travail.

Nous touchons ici du doigt le péril le plus pressant qui menace nos industries maritimes, celui auquel le devoir étroit de la commission est de proposer à temps un remède efficace.

Nous n'ajouterons pas un mot à ce jugement si nettement exprimé et qui résume admirablement les résultats de la loi de 1902.

CHAPITRE VI

La loi de 1906.

La loi de 1906 accorde des primes à la construction et des compensations à l'armement.

En vertu de l'article 1, il est déclaré « qu'il sera accordé aux constructeurs de bâtiments de mer, destinés à la marine marchande, les allocations dont le taux est déterminé ainsi qu'il suit, par tonneau de jauge brute totale.

I. — *Bâtiments en fer ou en acier*

- a) Navires à vapeur, cent quarante-cinq francs (145 fr.);
- b) Navires à voiles, quatre-vingt-quinze francs (95 fr.).

Ces primes décroîtront annuellement de quatre francs cinquante centimes (4 fr. 50) pour les bâtiments à vapeur, et de trois francs (3 fr.) pour les bâtiments à voiles, pendant les dix premières années d'application de la loi; elles demeureront respectivement fixées à cent francs (100 fr.) et à soixante-cinq francs (65 fr.) à partir de l'expiration de la dixième année.

II. — *Bâtiments en bois*

- a) Navires de cent cinquante tonneaux (150 t.) ou plus, quarante francs (40 fr.);
- b) Navires de moins de cent cinquante tonneaux (150 t.), trente francs (30 fr.).

Sont considérés comme navires en bois les navires bordés exclusivement en bois.

Toute transformation d'un navire ayant pour résultat d'en accroître la jauge donne droit à une prime calculée conformément au tarif ci-dessus, d'après le nombre des tonneaux d'augmentation de la jauge.

En vertu de l'article 2, il est convenu que « les constructeurs de machines destinées aux bâtiments de mer de la marine marchande recevront les allocations ci-après :

1° Pour les machines motrices et les appareils auxiliaires tels que pompes à vapeur, servo-moteurs, dynamos, treuils, ventilateurs, mus mécaniquement, placés à l'état neuf à bord des navires tant à voiles qu'à vapeur, ainsi que pour les chaudières à vapeur neuves qui les alimentent et leur tuyautage : vingt-sept francs cinquante centimes (27 fr. 50) par cent kilogrammes (100 kg.).

Cette prime décroîtra annuellement de soixante-quinze centimes (0 fr. 75) pendant les dix premières années d'application de la loi; elle demeurera fixée à vingt francs (20 fr.) à partir de l'expiration de la dixième année ;

2° Pour les parties neuves des machines qui subiraient des transformations ou des réparations, ainsi que pour les machines, chaudières et appareils auxiliaires qui seraient placés à bord à l'état neuf pendant l'existence du navire, vingt francs (20 fr.) par cent kilogrammes (100 kg.).

Au point de vue de la compensation d'armement, voici les clauses édictées par l'article 4 :

Les bâtiments de mer de construction française et étrangère, armés sous pavillon français pour le long cours ou le cabotage international qui seront francisés à partir de la promulgation de la présente loi, sous la réserve pour les navires étrangers d'être âgés de moins de deux ans au moment de leur francisation, recevront, à titre de compensation d'armement, une allocation déterminée ainsi qu'il suit par chaque jour d'armement administratif et par tonneau de jauge brute totale :

I. — *Navires à vapeur*

Quatre centimes (0 fr. 04) par chaque tonneau jusqu'à trois mille tonneaux (3.000 t.);

Trois centimes (0 fr. 03) par tonneau en sus, entre trois mille un et six mille tonneaux (3.001 à 6.000 t.);

Deux centimes (0 fr. 02) par tonneau en sus, à partir de six mille un tonneaux (6.001 t.).

II. — *Navires à voiles*

Trois centimes (0 fr. 03) par chaque tonneau jusqu'à cinq cents tonneaux (500 t.).

Deux centimes (0 fr. 02) par tonneau en sus, entre cinq cent un et mille tonneaux (501 et 1.000 t.).

Un centime (0 fr. 01) par tonneau en sus à partir de mille un tonneaux (1.001 t.).

La compensation d'armement n'est accordée qu'aux navires dont la jauge brute totale est au moins de cent tonneaux.

..... La compensation d'armement est payée à chaque navire placé sous le régime de la présente loi, jusqu'à ce qu'il ait atteint l'âge de douze ans révolus.

En vertu de l'article 5 « le droit à la compensation d'armement est acquis exclusivement aux navires qui justifient par chaque jour d'armement administratif, entre la date de l'armement du rôle et celle de son désarmement, d'un parcours moyen correspondant au moins à :

1° Quatre-vingt-dix milles pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais à demi-charge une vitesse de quatorze nœuds et au-dessus;

2° Quatre-vingt-cinq milles pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais à demi-charge une vitesse de douze à quatorze nœuds;

3° Soixante-cinq milles pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais à demi-charge une vitesse de onze à douze nœuds;

4° Cinquante-cinq milles pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais à demi-charge une vitesse de neuf à onze nœuds;

5° Trente-cinq milles pour les navires à voiles.

Enfin à l'article 5, il est mentionné que « les navires devront, pour bénéficier de la compensation d'armement,

justifier qu'ils ont transporté depuis leur départ d'un port français jusqu'à leur retour dans un port français, une quantité de marchandises représentant en tonneaux d'affrètement au moins le tiers de leur jauge nette, et ce sur le tiers au moins du parcours effectué.

« Le taux de la compensation d'armement sera réduit de dix pour cent (10 %) pour les navires qui n'auront pas transporté une quantité de marchandises représentant en tonneaux d'affrètement au moins la moitié de leur jauge nette sur la moitié au moins de leur parcours. »

L'article 6 prévoit « que le taux de la compensation est réduit de quinze pour cent (15 %) pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais en demi-charge une vitesse inférieure à dix nœuds, mais égale ou supérieure à neuf nœuds. Il n'est rien alloué aux navires ayant réalisé dans ces essais une vitesse inférieure à neuf nœuds. » Ce même article, il est vrai, prévoit également que « le taux de la compensation est majoré de :

« Dix pour cent (10 %) pour les navires ayant réalisé aux essais en demi-charge une vitesse d'au moins quatorze nœuds ;

« Vingt pour cent (20 %) pour les navires ayant réalisé aux essais une vitesse d'au moins quinze nœuds ;

« Trente pour cent (30 %) pour les navires ayant réalisé aux essais une vitesse d'au moins seize nœuds. »

« Les retenues prévues par les articles 4 et 21 de la loi du 7 avril 1902 ne sont pas appliquées aux primes à la construction et aux compensations d'armement.

« En vertu de l'article 14 « la durée de la présente loi est fixée à douze ans. »

Enfin, conformément à l'article 18, « les infractions aux prescriptions concernant les conditions de travail, la sécu-

rité et l'hygiène à bord, relevées par les autorités compétentes, pourront entraîner, suivant leur gravité et dans les cas de récidive, la suppression ou la réduction, par fraction de un ou plusieurs vingtièmes, de la compensation d'armement. »

Telle est la quatrième loi sur les primes à la marine marchande, votée par la Chambre des députés le 16 février 1906, par le Sénat le 16 avril et promulguée le 19 du même mois.

Elle fut accueillie avec moins d'enthousiasme que ses aînées ; on a compris de suite que son seul but était d'améliorer *un peu* notre marine commerciale. Il ne faut pas d'ailleurs oublier qu'elle a été proposée par les adversaires des primes ; ainsi le rapporteur du projet de loi, M. Pierre Baudin, un adversaire déclaré du système des primes, l'a d'ailleurs nettement déclaré dès le début de son rapport : « Le système des primes a de graves inconvénients. Il oblige l'Etat à s'immiscer dans le fonctionnement de la marine. Et l'Etat croit avoir tout fait quand ayant encouragé par des sommes d'argent la navigation maritime il la laisse isolée de l'organisation du commerce général des chemins de fer, de la navigation intérieure, du régime même des ports, alors que l'essor de la marine est l'aboutissement de tous les efforts convergents du pays vers son expansion au dehors.

« Le système des primes profite à l'armateur au lieu de profiter à la marchandise.

« Si donc on ne peut rester indifférent à la situation de notre flotte, s'il apparaît encore nécessaire de conserver par elle les lignes qui réunissent la métropole à ses colonies et à ses nationaux de tous pays, il est non moins évident que ce système ne peut servir *que de paravent* à une organi-

sation meilleure, plus forte, mieux coordonnée de tous les facteurs commerciaux. »

Donc cette loi n'est qu'un paravent, derrière lequel on se borne à de belles paroles, à de beaux projets plus ou moins vagues. Mais les réformes vraiment sérieuses, les seules efficaces, celles-là, on les renvoie à des commissions, où elles dorment des années, comme par exemple le canal des Deux-Mers. Aussi, à y regarder de bien près, on s'aperçoit vite que cette loi était urgente pour relever notre marine, et voilà pourquoi elle n'est qu'un *expédient* suivant le mot célèbre de M. Millerand. Voici d'ailleurs le passage du discours si intéressant du président de la commission extra-parlementaire : « La commission a fait ce qui était son devoir, elle a apporté un expédient — je reviendrai sur ce mot — nécessaire, indispensable, pour parer à une situation critique. Mais, au moment où on repousse l'expédient que nous vous apportons, est-ce qu'on vous propose autre chose ? On vous parle des tarifs soudés, on vous parle de l'autonomie des ports et des ports francs.

« Les ports francs ? Il n'y a que huit ans qu'une commission parlementaire étudie la question, et tout fait espérer que la législation prochaine, ou l'une des suivantes, arrivera à une solution.

« Les tarifs soudés ? On a exposé ici même quelques-unes des difficultés qui, surtout en France, étant donné notre régime de chemins de fer, s'opposent à l'application immédiate d'un système qui à côté de nous a donné des résultats si heureux.

« L'autonomie des ports ? J'attends avec curiosité le courageux gouvernement qui, devant une Chambre élue au scrutin d'arrondissement, proposera d'enlever subventions et secours aux ports nombreux, mais inutiles, qui réclament

des subsides, pour les consacrer sur les trois ou quatre grands ports auxquels on donnerait leur autonomie et dont le développement serait seul utile à l'intérêt général.

« En attendant, qu'est-ce que nous ferons ? Est-ce que notre marine marchande a, par exemple, le temps d'attendre ?... »

Or, notre marine n'avait pas le temps d'attendre ; elle était dans une situation des plus critiques et on a proposé un expédient. Mais il faut bien se dire que ce n'est pas à coup d'expédients qu'on rendra à la France une place maritime digne d'elle, place qu'elle n'aurait jamais dû perdre. Ce qui est nécessaire, c'est une réforme absolument complète, s'inspirant uniquement de l'intérêt général et des expériences faites par les marines étrangères. Notre marine marchande ne pourra retrouver sa prospérité que si le Parlement se décide à opérer une réorganisation complète des tarifs de chemins de fer et de l'outillage maritime.

Malheureusement, le travail parlementaire se prête mal à l'unité de vue nécessaire pour établir et mener à bonne fin rapidement un plan d'ensemble. Sous la pression impérieuse des circonstances, le gouvernement ou les Chambres mettent à l'étude des projets ou des propositions de lois fièvreusement conçus, votés lentement au hasard de l'ordre, perpétuellement surchargés, et dont l'effet utile est toujours hors de proportion avec les sacrifices financiers qu'il nécessite.

L'exemple de ce qui a été fait en Allemagne est de nature à nous indiquer dans quelle voie nous pourrions nous engager le jour où nous voudrions enfin avec énergie rendre à notre marine marchande la place à laquelle lui donnent droit notre puissance économique et l'admirable situation géographique que nous occupons.

DEUXIÈME PARTIE

Allemagne.

CHAPITRE VII

Les subventions postales.

« La marine germanique avant la proclamation de l'Empire avait été accoutumée à se suffire à elle-même. L'assimilation des pavillons, sans compensation, était donc de tradition quand Bismarck, qui s'était résolu à pratiquer une politique protectionniste, essaya en 1879 de faire adopter par le Reichstag le principe des surtaxes d'entrepôt. Il n'y réussit pas. Sans s'obstiner, le chancelier s'efforça alors d'arriver à ses fins par une autre voie. Après deux échecs en 1881 et 1884, il obtint, par la loi du 6 avril 1885, un crédit de 4.400.000 marks pour l'établissement de lignes vers l'Extrême-Orient et l'Australie. Depuis cette époque, l'Empire n'a subventionné qu'une autre série de services : celle qui concerne l'Afrique Orientale » (1).

(1) *La Revue politique et parlementaire* du 10 novembre 1904, René Dollot, *La question des primes à la navigation en Allemagne et en France*, p. 257-258.

Le Norddeutscher Lloyd fut déclaré concessionnaire des services maritimes postaux en Extrême-Orient et en Australie. En juillet 1885 le contrat fut signé pour 15 ans. La compagnie devait créer les lignes suivantes :

I. — EN EXTRÊME-ORIENT

- a) Ligne de Bremerhaven sur Hong-Kong et Sanghaï ;
- b) Embranchement de Hong-Kong sur Yokohama, Hie-go, un port de la Corée, Nagasaki et Hong-Kong.

II. — EN AUSTRALIE

- a) Ligne de Bremerhaven en Australie ;
- b) Embranchement sur les îles Touga, Samoa et retour à Sydney.

III. — LIGNE SECONDAIRE DE LA MÉDITERRANÉE PAR BRINDISI
SUR ALEXANDRIE.

Sur les lignes I et II, la compagnie de Brême devait effectuer 13 voyages par an, toutes les 4 semaines ; elle devait sur la ligne III faire 26 voyages par an. La vitesse minima de ses navires devait être de 11 1/2 à 12 nœuds. Enfin le Norddeutscher Lloyd avait un cautionnement de 500.000 marcks à déposer.

En mai 1893, la ligne de la Méditerranée fut supprimée et la subvention ramenée à 4.090.000 marks.

La loi du 13 avril 1898 la fixa à 5.590.000 marks et la durée à 15 ans. Le nouveau régime entra en vigueur le 1^{er} octobre 1899 ; « en vertu de ce dernier contrat, la vitesse des paquebots a été augmentée et les communications avec l'Asie Orientale ont été doublées par la création de deux têtes de lignes : l'une à Bremerhaven, l'autre à Hambourg.

La première passe par Hong-Kong et aboutit à Shanghai ;

l'autre suit le même itinéraire et aboutit au Japon. Ces deux services sont mensuels.

« Par la création d'une nouvelle ligne, on a placé Shanghai dans une situation des plus favorables.

« Enfin, on a établi entre Singapour, la Nouvelle-Guinée et Sydney, un service mettant en communication les grandes lignes mentionnées ci-dessus et celle qui dessert directement l'Australie ; ce service est effectué par la société Jaluitt à Hambourg, qui reçoit à cet effet 120.000 marks par an, en vertu d'un traité de décembre 1901. Pour ses correspondances de l'Extrême-Orient, le Norddeutscher Lloyd a cédé à la Hamburg America Linie qui s'est chargée de les effectuer à sa place, la somme de 260.000 marks sur la subvention totale qui lui était accordée » (1).

D'autres obligations nombreuses sont également imposées au Norddeutscher Lloyd : en cas de guerre, les paquebots peuvent être pris à bail ou achetés par la marine de l'Etat ; aussi les plans, qui doivent d'ailleurs être approuvés par le chancelier, sont établis en vue de leur transformation en croiseurs auxiliaires ; les commandes de bateaux doivent être adressées aux chantiers allemands et exécutées si possible avec des matériaux allemands ; le charbon et les vivres doivent être d'origine allemande ; le chancelier de l'Empire a le droit d'interdire aux bâtiments des lignes subventionnées d'importer, soit en Allemagne, soit même en Belgique et Hollande, des produits capables de faire la concurrence aux produits similaires allemands. Enfin les équipages doivent comprendre des sujets allemands ; quant à l'emploi de mécaniciens et chauffeurs de race jaune ou

(1) Chap. IX, p. 74-75, *Les grandes compagnies de navigation et les chantiers de construction maritimes en Allemagne*, par A. Dussol.

noire, il ne peut être admis que très exceptionnellement.

La deuxième subvention postale a été accordée à la Deutsche Ost Afrika Linie ; elle remonte à mai 1890 ; sa durée a été de 10 ans ; la subvention s'élevait à 900.000 marks, moyennant quoi la compagnie devait effectuer 13 voyages entre Hambourg et Delagoa-Bay par le canal de Suez. Elle devait également entretenir deux lignes cotières : d'une part, entre Zanzibar et Lamu, d'autre part, entre Zanzibar et Inhambane. En juillet 1900, le contrat a été renouvelé pour 15 ans et la subvention élevée à 1.350.000 marks ; la vitesse des navires fut augmentée ; les départs sont devenus bi-mensuels ; la ligne a été prolongée jusqu'au Cap, et le retour a lieu soit par l'Est, soit par l'Ouest de l'Afrique.

« Telles sont, dans leurs grandes lignes, les dispositions qui peuvent nous servir à caractériser la politique allemande en matière de subventions à l'armement. Ainsi l'aide pécuniaire de l'Etat n'est accordée qu'à deux ou trois compagnies, concessionnaires de services réguliers, qu'elles doivent fournir dans certaines conditions, parfois coûteuses à remplir, et cela sous peine d'amendes sévères et même de dénonciation du contrat. Ce n'est donc pas la marine marchande en général que le gouvernement a entendu subventionner, ce ne sont pas des primes à l'armement » qu'il a créées, il n'a fait porter ses efforts que sur des points déterminés, et en accordant des subsides aux lignes d'Extrême-Orient et d'Afrique, il a voulu, non pas tant encourager les armateurs, mais bien plutôt faciliter aux capitaux et à l'activité commerciale de ses nationaux l'accès des pays neufs ou des colonies, — Afrique Orientale, Nouvelle-Guinée, Kiautschou — ; en envoyant à Delagoa-Bay et à Shanghai, à Yokohama et à Sydney des paquebots battant pavillon de l'Empire, il montrait à ses émigrants des terres nou-

velles à mettre en valeur, à ses industriels, à ses commerçants, des marchés nouveaux.

« Lorsqu'il demanda au Reichstag, au mois de mai 1900, de renouveler en l'étendant le contrat de la Deutsche Ost Afrika Linie et d'augmenter de 450.000 marks la subvention de l'Etat, le chancelier parla de « l'importance économique du Cap pour le développement du commerce allemand », de la création de ports de pénétration plus rapprochés que Delagoa-Bay », etc..., de l'avantage que les armateurs pouvaient retirer de ce projet il ne fut pas question.

« Sans doute les compagnies concessionnaires y trouvèrent leur compte : le calcul fait ressortir à 2 mk. 09 pour la ligne d'Afrique, à 5 mk. 40 pour celle d'Extrême-Orient la prime par mille marin parcouru en exécution du contrat ; la première compagnie accuse dans ses bilans un bénéfice brute de 1.308.000 marks en 1899, de 1.777.200 marks en 1900 ; — la seconde, pour ses services subventionnés seuls, un bénéfice de 3.727.480 marks en 1899, de 2.082.360 marks en 1900. Mais la subvention à proprement parler n'est qu'un faible élément de ces chiffres : pour la « Deutsche Ost Afrika Linie » par exemple, la presque totalité des 900.000 marks que le gouvernement lui a versés en 1900 a été absorbée par les frais de traversée du canal de Suez (837.000). La compagnie a dépensé la même année 1.700.000 marks en achats de charbon.

« D'autre part, ses recettes totales pour le transport des voyageurs et des marchandises entre l'Europe et l'Afrique Orientale allemande (seul prévu et subventionné dans le contrat primitif) ne se sont élevées qu'à 680.000 marks (1900), tandis qu'un seul voyage des nouveaux paquebots à double hélice représente une dépense d'environ 400.000 marks ; la colonie allemande ne fournit donc pas encore de

quoi rembourser les frais de deux des vingt-six voyages annuels, et la compagnie a dû effectuer en 1900 environ 4 millions de marks de recettes sur les lignes de Zanzibar, de l'Afrique orientale portugaise, de Delagoa-Bay, de Durban, uniquement pour couvrir ses dépenses, non compris les amortissements obligatoires et l'intérêt du capital. La subvention ne couvre donc qu'une faible partie des frais de l'entreprise » (1).

(1) *La Revue politique et parlementaire*, 10 décembre 1902, G. Johnston, *L'état et la marine marchande en Allemagne*, p. 510-513.

CHAPITRE VIII

Les tarifs combinés.

En dehors des subventions postales, dont nous avons parlé au chapitre précédent, l'Etat allemand vient en aide à la Deutsche Levante Linie et à l'Ost Afrika Linie par un autre genre de subvention, si le mot subvention peut être employé : *les tarifs combinés de transports par terre et par mer*. Ce système étant fort délicat à expliquer, nous laisserons la parole à M. Dussol, qui l'a étudié avec une grande netteté, dans le premier volume de son ouvrage sur *Les grandes compagnies de navigation et les chantiers de construction maritimes en Allemagne*.

« La Deutsche Levante Linie reçoit du gouvernement une véritable subvention, mais sous une forme détournée. Elle résulte de l'abaissement des tarifs des chemins de fer qui transportent des marchandises destinées aux navires de la compagnie. Ainsi, de l'intérieur de l'Allemagne, les marchandises arrivent à Hambourg, par voie ferrée, à des tarifs très réduits pour être chargées sur les bâtiments de la Deutsche Levante Linie ; c'est donc une véritable subvention. Ce système remonte à la fondation de la Levante Linie.

« Lorsque cette compagnie fut créée, le gouvernement

lui prêta son concours sous cette forme, ce qui lui était très facile puisque l'Etat en Allemagne est propriétaire des chemins de fer. L'avantage de cette combinaison est que la compagnie garde toute sa liberté d'action ; elle n'a pas, en effet, à se préoccuper d'un cahier des charges et, ne recevant aucune subvention pécuniaire, elle ne peut vivre que grâce à l'abondance du fret qui, d'ailleurs, lui arrive de toute l'Allemagne à un tarif spécial. Une autre ligne subventionnée de la même manière est la Deutsche Ost Afrika Linie.....

« Cette méthode est particulièrement avantageuse et très favorable au développement de l'exportation. Car c'est une subvention donnée directement aux marchandises exportées. Avec le système consistant à donner la subvention aux navires (et non à la marchandise) le navire peut en profiter sans que le fret subisse une réduction proportionnelle. Dans la pratique, il en est réellement ainsi ; la subvention se perd en route et n'arrive pas à la marchandise elle-même.

« Le système allemand consiste donc à donner une véritable prime aux marchandises exportées sous la forme d'une bonification de fret » (1).

« En vertu de l'article premier du « Deutscher Levante Verkehr Uber Hamburg » et du Deutsche Ost-Afrika Verkehr Hamburg », le transport des marchandises se fait jusqu'à Hambourg par chemin de fer, de là au port de destination ou par la Deutsche Levante Linie ou par la Deutsche Ost Afrika Linie.

« Le règlement du transport par chemin de fer du 26 octobre 1899, ainsi que les dispositions générales addition-

(1) Extrait d'un rapport de M. Lefavre, consul général de France à Hambourg, en 1903.

nelles et le tarif des frais supplémentaires contenus dans le « Deutscher Eisenbahn gütentairl Teil » s'appliquent aux marchandises transportées par les chemins de fer allemands. En outre, les conditions des connaissements sont applicables au mouvement par la Deutsche Levante Linie et la Deutsche Ost Afrika Linie.

« En vertu de l'article 2, les chemins de fer allemands ne sont responsables, pour le transport, que jusqu'à Hambourg, et jusqu'au moment de l'acceptation des marchandises par l'armateur, tandis que, pour la réexpédition, la responsabilité incombe à la ligne de vapeur, sous réserve des règlements de ce tarif et des conditions des connaissements, qui entrent en vigueur à partir du moment où les marchandises ont été délivrées par le chemin de fer à la Deutsche Levante Linie et à la Deutsche Ost Afrika Linie.

« Chaque colis doit porter le nom du port de destination en lettres visibles et indélébiles d'une hauteur de 5 centimètres. Quant aux marchandises qui ne sauraient être munies de marques et de numéros, elles doivent porter d'autres signes distinctifs inaltérables.

« Les marchandises expédiées doivent être emballées soigneusement, conformément aux exigences du transport par mer.

« Les envois doivent être accompagnés de deux lettres de voiture concordantes. Il importe peu que le lieu de l'expédition soit compris dans le Deutscher Levante Verkehr ou le Deutscher Ost Afrika Verkehr ou n'y soit pas compris. Dans ce dernier cas, le transport est calculé au taux ordinaire jusqu'à la station la plus rapprochée et de là au taux du tarif.

« Les envois destinés aux ports du Levant ou de l'Afrique Orientale peuvent être adressés à un destinataire dé-

signé ou à ordre. Seul l'expéditeur dont le nom est porté sur la lettre de voiture peut disposer de l'envoi. L'envoi à ordre ports du Levant ou à ordre ports de l'Ost Afrika ne peut se faire que si toutes les marchandises d'un wagon complet sont destinées à un seul et même vapeur. Les envois doivent également être accompagnés de documents d'escorte douanière nécessaires au passage en douane des marchandises à Hambourg. De plus, dans les envois à ordre ports du Levant ou à ordre ports Ost Afrika on doit y joindre autant de bulletins de statistique ou documents douaniers qu'il y a de ports destinataires.

« La Deutsche Levante Linie et la Ost Afrika Linie établissent des connaissements pour chaque envoi et les font parvenir, pour envois « à ordre », aux chargeurs, et, pour les envois à un destinataire désigné, à ce dernier. La Deutsche Levante Linie et la Ost Afrika Linie n'envoient pas des connaissements à des tiers.

« Les frais de transport doivent être payés d'avance pour les envois à ordre ainsi que pour quelques articles spécialement dénommés dans la classification des marchandises. Les envois dont les frais n'auraient pas été acquittés avant le départ, subiront une augmentation de 2 % pour frais d'encaissement.

« L'armement se charge de couvrir les frais d'assurance des marchandises contre les périls du transport par voie de terre et de mer, conformément à un tableau d'assurance annexé au tarif, à condition que la valeur à assurer soit indiquée dans la colonne réservée à cet effet dans les lettres de voiture.

« Si, à l'arrivée, des envois assurés par la Deutsche Levante Linie ou la Ost Afrika Linie portent des traces d'avaries qui peuvent être à la charge de la compagnie d'assu-

rance, le détenteur du connaissance (le destinataire), de concert avec les agents du navire, s'adressera immédiatement à l'agent de l' « Union des Assureurs » à Hambourg.

« D'après l'article 69, paragraphe 4, des considérations générales d'assurance maritime à Hambourg, les assureurs répondent de tout dommage survenu par suite de vol; cependant une demande en remboursement pour vol partiel d'un colis n'est reconnue que lorsque l'assuré peut prouver formellement qu'il y a eu délit de la part d'un tiers. Une simple mention de la perte ne suffit pas, même lorsqu'on fait constater un dégât à l'emballage ou une diminution du poids

« Nous allons maintenant chercher à expliquer, avec autant de précision que possible, le mécanisme de cette institution qui fut créée en 1890 par le directeur de la Deutsche Levante Linie, M. Johannes Kothe. Ce système a pour base l'abaissement à un taux minimum du transport par chemin de fer des marchandises venant s'embarquer à Hambourg à bord des navires de la Deutsche Levante Linie et de la Ost Afrika Linie.

.....

« Le tarif indique par un *seul chiffre* le prix de transport par terre et par mer de presque toutes les stations des chemins de fer allemands vers les ports du Levant (Alexandrette, Alexandrie, Braïla, Burgas, Galatz, Jaffa, Constantinople, Malte (Valette), Mersino, Odessa, Le Pirée, Salonique, Samsoun, Smyrne et Varna), et vers les ports de l'Afrique Occidentale (Bagamojo, Beïra, Chinde, Dar-es-Salaam, Delagoa-Bay (Lourengo-Marquez), Durban (Port-Natal), Ibo, Kilwa, Lindi, Mikindani, Mombassa, Mozambique, Pangani, Quclinane, Saadani, Tanga et Zanzibar).

« La remise des marchandises se fait directement par le chemin de fer à l'armement *sans l'intervention d'un tiers*.

La livraison aux gares d'expédition a lieu absolument comme s'il s'agissait du tarif à l'intérieur. La seule différence consiste dans l'emploi de lettres de voitures spéciales.

« En ajoutant 0.25 pf. aux taux du tarif de la Deutsche Levante Linie, on a le prix à forfait jusqu'à Batoum, Dé-déagharje, Haïdar, Panlsa, Constanta, Mariopoul, Novorossick, Syroct Tagourog. Si on ajoute à ce même tarif une surtaxe de 0.75 pf. mais rarement de plus 1 mark par 100 kilogs, on obtient le prix pour d'autres ports de l'Orient ou 120 stations des chemins de fer égyptiens ou turcs....

.....

« Ce système suppose qu'un accord est intervenu entre la Deutsche Levante Linie et la Ost Afrika Linie d'une part, l'administration des chemins de fer d'autre part, de façon à ce que le prix de transport du point de départ à Hambourg des marchandises qui leur sont destinées soit aussi bas que possible. Il y a donc une double réduction : l'une s'appliquant au transport par terre, l'autre au transport par mer, et ces deux réductions « sont, en quelque sorte, mises bout à bout, ce qui permet aux produits de l'intérieur du pays d'arriver d'abord à Hambourg très économiquement » ensuite aux ports du Levant et de l'Ost-Afrika dans de très bonnes conditions de vente.

« Les réductions accordées sont impossibles à calculer d'une façon précise. Les compagnies en question refusent absolument de livrer le secret de leurs calculs. Aussi ne faut-il chercher à en dégager les principes que par l'analyse.

Le tarif de la Deutsche Ost Afrika Linie indique les prix des frets, en provenance de toutes les stations des chemins de fer d'Allemagne, vers Mombassa, Tanga, Dar-es-Salaam, Zanzibar, Mozambique, Delagoa-Bay, Durban. Pour un transport de moins de 5.000 kilogrammes de plomb, ciment, fer et acier, pierres,

charbon, zinc, on paie, depuis le point de provenance jusqu'au port de destination finale, les prix suivants :

Depuis Kiel (par Hambourg). 3 mk. 28 pf. par 100 kilogrammes

— Berlin	3	— 70 —	—
— Breslau	4	— 36 —	—
— Thorn	4	— 49 —	—
— Cassel	3	— 80 —	—
— Dantzig	4	— 60 —	—
— Essen	3	— 79 —	—
— Francfort-sur-Mein .	4	— 16 —	—
— Lunebourg	3	— 12 —	—
— Brême	3	— 31 —	—
— Hanovre	3	— 46 —	—

L'examen de ce tableau montre qu'à un accroissement même énorme de la traction par chemin de fer correspond un accroissement insignifiant du prix de transport. Le trajet Dantzig-Hambourg est infiniment plus long que le trajet Kiel-Hambourg; néanmoins l'accroissement de prix, pour ce supplément considérable de traction n'est que de 1 mark 42 par 100 kilogrammes. Le trajet Essen-Hambourg comporte près de 300 kilomètres de plus que le trajet Kiel-Hambourg; néanmoins l'accroissement du prix de la traction par chemin de fer n'est que de 51 pfennig. Ainsi les prix s'accroissent lentement avec la distance. Le trajet maritime comporte un fret d'environ 35 francs par tonne.

Le tarif de la Deutsche Levante Linie est calculé d'après des bases analogues. Il est probable que les réductions de fret terrestre, variables selon les régions, sont établies de manière à diriger le trafic d'exportation par chemin de fer vers Hambourg. Considérons par exemple Stuttgart. Cette ville est située à peu près à égale distance de Hambourg et de Trieste. Le tarif de la Deutsche Levante Linie est calculé de manière à attirer Stuttgart dans la sphère d'influence de Hambourg. Pour le Hanovre, c'est moins important : le Hanovre appartient essentiellement à la sphère d'influence de Hambourg. La réduction de fret terrestre pour le Hanovre pourra donc être proportionnellement moindre (1).

(1) *Un nouveau système de primes pour la marine marchande*, publié par la Ligue maritime.

« Voici maintenant un tableau du mois d'octobre 1902 qui nous fournira des renseignements que nous extrayons d'un article de M. René Dollot, publié par la *Revue politique et parlementaire* du 10 novembre 1904.

EXPÉDITIONS POUR LE LEVANT : Constantinople, Salonique, Tarna, Bourgas, Braïla, Odessa, *Le Pirée*, *Smyrne*, Alexandrie, Malte.

TABLEAU DES PRIX :

MARCHANDISES ET Provenances	TAUX du Chemin de fer	FRAIS de transit de Hambourg	FRET maritime	Taux les plus réduits que l'on peut obtenir en faisant soi-même l'expédition	TAUX à forfait suivant le tarif à forfait de la ligne du Levant	Différence en faveur du tarif à forfait de la ligne du Levant
	m. pf.	m. pf.	m. pf.	m. pf.	m. pf.	m. pf.
Fil de fer en fûts depuis :			L. 18,6			
Langendeer	0.89	0.20	1.89	2.98	1.79	1.19
Fil de fer depuis :			L. 13,67			
Hanovre	0.52	0.20	1.36	2.08	1.68	0.40
Parties de machines depuis :			L. 23,6			
Berlin	0.96	0.15	2.40	3.51	3.21	0.30
Munich	2.38	0.15	2.40	4.93	3.94	0.99
Hanovre	0.71	0.15	2.40	3.26	3.09	0.17
Chemnitz	1.38	0.15	2.40	3.93	3.32	0.61
Objets fabriqués en fer et acier avec d'autres métaux, depuis :			L. 25,6			
Benschiel	1.22	0.15	2.60	3.97	4.47	1.30
Salingen	1.25	0.15	2.60	4. »	4.67	1.33
Lippstadt	0.85	0.15	2.60	3.64	4.45	0.90

Tous ces taux s'entendent en marks et en pfennigs par 100 kil.

« Ces tarifs comprennent les frais de transport et de transit de la gare de départ à celle d'arrivée.

« Les mêmes principes s'appliquent à la Deutsche Ost Afrika Linie. Nous allons d'ailleurs emprunter à cette compagnie quelques exemples de tarifs conventionnels :

Supposons qu'il s'agisse du transport de bière en caisses, de Breslau à Delagoa-Bay. D'après le tarif ordinaire, on paie de Breslau à Hambourg, par chemin de fer, 3 mk. 76 par 100 kilogrammes pour la bière en bouteilles, en wagons complets. Par vapeur, de Hambourg à Delagoa-Bay, le fret, pour la même marchandise, est de 6 mk. 40 par 100 kilogrammes, soit au total 10 mk. 16 pf. par 100 kilogrammes de Breslau à Delagoa-Bay par tarif ordinaire. Or, la bière expédiée directement de Breslau à Delagoa-Bay par Hambourg, coûte 7 mk. 08 par 100 kilogrammes, transit compris, d'après le tarif de la Deutsche Ost Afrika Linie.

D'autre part, en expédiant de même de la bière de Lübeck à Delagoa-Bay, par Hambourg, on paie 6 mk. 02 par 100 kilogrammes, c'est-à-dire moins que de Hambourg même. Dans le premier cas, la bière a effectué par chemin de fer un trajet de 617 kilomètres jusqu'au port d'embarquement; dans le deuxième cas, un trajet de 63 kilomètres.

Ainsi, pour une différence de traction par chemin de fer de 554 kilomètres la différence de prix n'est que de 1 mk. 06. Cela équivaut à une réduction de 74 % environ du prix de la traction par chemin de fer » (1).

Tel est expliqué aussi clairement que possible ce qu'on appelle le tarif combiné.

Les avantages de ce système ressortent jusqu'à l'évidence du développement rapide pris par la ligne du Levant depuis treize ans: au printemps 1890, elle inaugurait son service avec quatre vapeurs; en 1892 sa flotte était portée à 7 vapeurs; en 1894, à 8; en 1896, à 9; en 1897, à 10; en 1898, à 15; en 1900, à 21 vapeurs. En 1904 la compagnie compte 30 vapeurs.

Il n'est pas moins intéressant de suivre la marche ascendante du nombre annuel des voyages effectués par la ligne :

En 1890/91, le nombre des voyages était de	24
— 1892 — —	23
— 1893 — —	31
— 1894 — —	35
— 1895 — —	33
— 1896 — —	41
— 1897 — —	41

(1) *Un nouveau système de primes à la marine marchande.*

En	1898, le nombre des voyages était de	61
—	1899 — — —	80
—	1900 — — —	81
—	1901 — — —	95
—	1902 — — —	115
—	1903 — — —	125

Quant au trafic des marchandises, son développement est encore plus saisissant. Jusqu'en 1888 le trafic de Hambourg avec les Echelles du Levant était tellement insignifiant que les statistiques officielles n'en faisaient aucune mention. Pour la première fois sa valeur était indiquée en 1889. De 1890 à 1901, les exportations de Hambourg vers les pays d'Orient ont subi un accroissement extrêmement considérable. D'après les statistiques hambourgeoises, cet accroissement a été :

Vers les ports russes de la mer Noire de	621 %
— la Roumanie, de	95 —
— la Turquie d'Europe, de	821 —
— la Turquie d'Asie, de	1556 —
— la Grèce de	307 —
— l'Egypte, l'Algérie, le reste de l'Afrique du Nord.	1094 —

La marche ascendante des importations du Levant à Hambourg durant la même période (1890-1901) est accusée comme il suit :

En provenance de Roumanie	accroissement de	22 %
— Turquie d'Europe — — —	424 —	
— Turquie d'Asie . — — —	159 —	
— Grèce. — — —	101 —	
— Algérie et le reste du Nord d'Afrique — — —	2162 —	
— ports russes de la mer Noire . . — — —	44 —	

« Quant à la Ost Afrika Linie ce système a énormément facilité son développement et aujourd'hui elle a trouvé la prospérité ; grâce également à l'intelligente initiative de sa direction qui, par exemple, a substitué Durban, comme point terminus de ses services, à Delagoa-Bay où elle ne trouvait qu'un fret insignifiant.

« Ce système du tarif combiné est appelé à être appliqué en Allemagne à d'autres compagnies et il contribuera à maintenir largement la prospérité maritime et commerciale de notre voisine d'outre-Rhin.

« Mais nous tenons, en terminant cette étude, à faire remarquer que le gouvernement allemand a pour principe irréductible *de diminuer le plus possible l'assistance donnée par l'Etat à la navigation sous la forme de subventions directes*. Cette politique, soumise à une longue épreuve, a été des plus efficaces ; elle a puissamment contribué à développer l'énergie et la compétence des armateurs allemands en les habituant à ne compter que sur eux-mêmes. »

Nous chercherons, pour terminer ce chapitre, d'abord à dégager l'opinion que l'on a eue en Allemagne sur ce système de subvention, puis à déterminer l'influence qu'il a exercée sur le développement commercial de l'Empire, tant dans la Méditerranée que dans les pays africains.

Lorsqu'en décembre 1898, la direction des chemins de fer royaux de Prusse adressa une circulaire aux Chambres de commerce allemandes, à l'effet de connaître leur avis sur l'utilité réelle du service de la Deutsche Levante Linie, la Chambre de commerce et de l'industrie de Dresde, entre autres, répondit : La rapidité et la sûreté du transport et de l'expédition par le « trafic allemand levantin » ainsi que d'une manière générale de toute l'entreprise, et surtout la clarté des taux de fret aussi stables que bon marché, qui simplifient et facilitent le calcul du prix des marchandises, ont tout d'abord rendu l'exportation allemande *possible* dans beaucoup de cas. Ces éléments sont de nature à la seconder efficacement, surtout en ce qui concerne la lutte avec les pays concurrents. »

La Chambre de commerce de Colmar écrivit qu'elle était

convaincue que le tarif levantin était bon marché et très avantageux et qu'elle ne manquerait pas d'attirer l'attention des intéressés de son ressort, au point de vue pratique, sur ce tarif. — Les *Annales du commerce de Berlin* déclarèrent de leur côté que les avantages du tarif de la Deutsche Levante Linie étaient indiscutables et que d'ailleurs l'exportation allemande a augmenté en de notables proportions dans les pays desservis par les navires de la Compagnie du Levant. La Chambre de commerce de Munich fit cette intéressante constatation que Trieste éprouve une concurrence grandissante au fur et à mesure du développement de la Deutsche Levante Linie et l'on peut compter qu'il a perdu un tiers de son importance. La Chambre de commerce de Carlsruhe constate également que l'expédition par Hambourg est plus commode que par via Trieste. Enfin la Société d'exportation du Royaume de Saxe à Dresde, une des plus importantes d'Allemagne, fit, en janvier 1901, la communication suivante à ses membres: « En examinant de près le tarif combiné par terre et par mer, institué par la Compagnie Deutsche Levante Linie pour le transport des marchandises au départ de presque toutes les gares aux ports du Levant, les exportateurs se rendront immédiatement compte que le tarif allemand levantin est le mode d'expédition le plus simple, le plus pratique et le meilleur marché pour Malte, l'Egypte, la Palestine, la Syrie, l'Asie Mineure, la Grèce, la Turquie d'Europe, la Bulgarie, la Roumanie et la Russie méridionale. Nous ne voulons donc pas manquer de signaler cette voie de transport à nos membres. »

Au début de 1901, la Deutsche Levante Linie dut élever légèrement le taux du fret, par suite de l'augmentation

des frais d'exploitation, suivant d'ailleurs en cette occasion l'exemple de toutes les compagnies de navigation.

Naturellement les Chambres de commerce consultées regrettèrent cette élévation; mais elles estimèrent presque toutes que les intérêts de l'exportation allemande souffriraient plus de la suspension du tarif combiné que de cette augmentation.

En effet, l'exportation et le transit par Hambourg vers le Levant n'étaient que peu développés jusqu'à la fondation de la Deutsche Levante Linie. Ce fut seulement après l'introduction du « tarif allemand levantin » et des taux de fret directs, aussi stables que bon marché, que les marchandises de l'intérieur, à destination de l'Orient purent prendre la voie de Hambourg dans des proportions considérables; faute de quoi le trafic n'aurait pas pris l'extension qu'il a atteinte aujourd'hui.

Tandis que l'exportation via Hambourg vers le Levant prend un développement normal, celle des ports levantins, avec son caractère essentiellement agricole, dépendant de la récolte en Orient et du débouché qu'elle peut trouver sur les marchés européens, est donc très variable et par cela même incertaine.

Avant l'organisation du service de la Deutsche Levante Linie, la situation était la même, mais dans une proportion plus grande encore, car le service direct et régulier de cette ligne vers les ports levantins n'a pas seulement introduit des occasions de chargement fixes, indispensables à des relations commerciales stables, mais encore a rendu les marchés allemands accessibles à un grand nombre de produits du Levant.

Nous avons vu plus haut les progrès accomplis par le commerce allemand dans le Levant. Il en a été de même

dans l'Afrique; voici d'ailleurs un tableau du commerce extérieur de l'Allemagne avec l'Afrique Est, Sud et Ouest:

PAYS	IMPORTATIONS (en milliers de marks)			EXPORTATIONS (en milliers de marks)		
	1904	1905	1906	1904	1905	1906
Abyssinie	288	712	533	127	161	215
Est-Africain Britannique	2.854	3.447	3.825	1.782	2.126	2.185
Est-Africain Allemand.	3.410	5 522	7.584	3.025	5.905	6.006
Sud-Africain Britannique	27.800	35.977	35.922	26.540	34.318	32 676
Sud-Ouest Africain Allemand.	127	209	400	12.482	18.189	22.291
Ouest-Africain Allemand (Cameroun et Togo). .	6.477	10.868	11.201	5.462	6.765	7.195

CHAPITRE IX

Les chantiers de construction.

Entre l'armement et la construction, il y a toujours eu un conflit latent, que le législateur a souvent beaucoup de peine à éviter. Examinons quelles mesures l'Allemagne a adoptées pour maintenir une bonne harmonie entre ces deux industries. Quelles sont les causes du développement des chantiers allemands qui ne fabriquaient en 1870 que 40 % de la jauge nette de la marine nationale et qui déjà en 1900 atteignaient 75 %.

Il y a d'abord une cause morale, qu'on pourrait appeler le *Patriotisme commercial*: l'armateur allemand en effet s'adresse de préférence aux chantiers allemands qui, de leur côté, s'adressent à l'industrie du pays, même s'il doit en résulter une augmentation de prix. C'est dans ce patriotisme maritime que réside en partie le développement intense et spontané d'une marine qui était encore à naître il y a 30 ans.

Ensuite, il faut considérer la *situation économique* de l'Allemagne qui a un *marché* au sens propre du mot; d'un côté l'accroissement de la population pousse le peuple vers les entreprises maritimes et coloniales (1) ; d'autre part le

(1) L'*Annuaire statistique allemand*, qui vient de paraître (10 juillet 1908), fait savoir que la population de l'empire allemand était, au milieu

bas prix de la main-d'œuvre est un facteur très important.

Enfin l'Etat protège les chantiers nationaux par 4 mesures : clauses des conventions conclues avec les compagnies ; tarifs de faveur sur les chemins de fer ; exemption de droits de douane ; zones franches.

I. — CLAUSES DES CONVENTIONS CONCLUES AVEC LES COMPAGNIES.

L'Etat ordonne aux compagnies qu'il subventionne de faire construire leurs vapeurs en Allemagne même. Ainsi, dans le contrat du 30 octobre 1898 passé avec le Norddeutscher Llyod, l'article 13 prévoit : « Les nouveaux vapeurs à mettre en service sur les lignes devront être construits sur les chantiers allemands et autant que possible en employant des matériaux allemands.... Les grosses réparations à faire aux vapeurs devront également être exécutées autant que possible sur les chantiers allemands. » La même clause est insérée à l'article 12 du contrat du 21 juillet 1900 signé avec la Deutsche Ost Afrika Linie.

Cette mesure peut être considérée comme la véritable cause initiale de la prospérité des chantiers allemands. On a calculé en effet que de 1885 à 1894 le Norddeutscher Lloyd, qui a reçu 59 millions de subventions, a payé 60 millions aux chantiers de construction.

de cette année, de 63.017.000 habitants. L'année dernière, à la même époque, elle était de 62.697.000, et, en 1906, de 64.177.000, de sorte que l'augmentation a été, durant ces deux dernières années, de 920.000 par an.

Depuis 1898, l'Allemagne a augmenté de 8.611.000 personnes. Depuis la fondation du nouvel empire allemand, après la guerre franco-allemande, l'accroissement de la population a été de 22 millions, en chiffres ronds, c'est-à-dire de 53 %. Depuis 1838, le nombre des habitants de l'Allemagne a doublé.

, II. — TARIFS DE FAVEUR SUR LES CHEMINS DE FER.

En octobre 1895, l'Etat a accordé aux chantiers de construction un tarif de faveur pour les transports par chemins de fer, depuis les centres métallurgiques jusqu'aux ports, des matières premières et des produits manufacturés employés aux constructions navales: on a calculé que ce tarif est de 1,7 pfennigs par tonne kilométrique, au lieu de 3,5 à 4,5 pfennigs au tarif ordinaire.

Pour les produits de fer ou d'acier, tels que tôles, cornières, rivets, boulons, chaînes, ancrs, etc., expédiés des centres métallurgiques de la région du Rhin, sur les chantiers de Hambourg ou de Bremerhaven, l'application de ces tarifs donne les résultats suivants:

	PRIX PAR TONNE SUR LA DISTANCE			
	Distance kilométrique	Tarif ord. 1 (4, 5 pf.) marks	Tarif ord. 2 (3, 5 pf.) marks	Tarif réduit (3, 7 pf.) marks
De Bochum aux chantiers				
de Bremerhaven	311	15, 20	12, 10	6, 50
de Hambourg.	348	16, 90	13, 40	7, 10
De Dortmund aux chan-				
tiers de Bremerhaven.	300	14, 70	11, 70	6, 30
de Hambourg.	337	16, 40	13, 00	6, 90
D'Essen (Krupp) aux chan-				
tiers de Bremerhaven. .	320	15, 60	12, 40	6, 60
de Hambourg.	356	17, 20	13, 70	7, 20

	DIFFÉRENCES DU TARIF RÉDUIT aux			
	Tarif 1		Tarif 2	
	mk	010	mk	010
De Bochum aux chantiers de Bremerhaven	8, 70	57, 20	5, 60	46, 28
de Hambourg.	9, 80	57, 39	6, 30	47, 01
De Dortmund aux chantiers de Bremerhaven. .	8, 40	57, 14	5, 14	46, 15
de Hambourg.	9, 50	57, 92	6, 10	46, 91
D'Essen (Krupp) aux chantiers de Bremerhaven. .	9,	57, 69	5, 80	46, 77
de Hambourg.	10,	58, 15	6, 59	47, 44

(1)

III. — EXEMPTION DES DROITS DE DOUANE.

L'empire prête également un appui aux chantiers nationaux par l'entrée en franchise accordée aux matériaux étrangers destinés aux constructions navales. Cette mesure apparaît pour la première fois dans le traité d'union douanière du 4 avril 1853: tous les produits métalliques employés à la construction des navires sont exempts des droits d'entrée à l'importation. Dans le tarif douanier du 7 juillet 1873, la franchise est accordée aux chaudières et machines ainsi qu'aux bâtiments de mer construits à l'étranger.

Enfin, en vertu du paragraphe 12 de l'article 6 du tarif douanier du 25 décembre 1902, « sont admis en franchise de droits

« 12. — Les matériaux employés à la construction, à la réparation ou à l'armement des bâtiments de mer ou de navigation fluviale, à l'exception des installations de cabine et de cuisine. Ne bénéficient pas de ce régime de faveur les navires de plaisir destinés à la navigation sur les lacs

(1) J. Fleury : *Le Siècle*, août 1901.

ou sur les rivières. Le Conseil fédéral édictera des dispositions détaillées à ce sujet. »

Or, d'après le « Règlement pour les constructions navales » du 6 juillet 1889, sont considérés comme bâtiments de mer tous ceux ayant un pont fixe, disposé pour le service de mer et qui, d'après leur construction, sont destinés exclusivement ou principalement à la navigation sur mer ou dans les baies et rades (art. 1). »

Cette disposition et la précédente ont permis aux chantiers de se procurer à meilleur compte les matériaux dont ils avaient besoin, et par suite de construire leurs bâtiments à meilleur marché.

C'est là une des causes de la prospérité de l'industrie maritime allemande.

IV. — ZONES FRANCHES.

Enfin, d'après ce système, l'Etat considère les ateliers de construction comme situés en dehors du territoire et par suite exempts de tous droits de douane pour l'importation.

« Ce régime est très bon pour l'Etat, car il lui permet de n'accorder la franchise que là où bon lui semble, ce qui lui permet de veiller à la constitution des groupes de chantiers. »

CONCLUSIONS

Remèdes pour relever notre marine marchande.

Les remèdes que l'on pourrait adopter pour relever utilement notre marine marchande peuvent se diviser en trois catégories :

1^{re} Catégorie. — L'armement.

- 1° La suppression des primes ;
- 2° Concentration de nos efforts sur quelques grands ports ;
- 3° Création d'un réseau bien entendu de canaux ;
- 4° Création de tarifs combinés par terre et par eau.

2^e Catégorie. — La construction.

- 5° Création de ports francs ;
- 6° Tarifs réduits des chemins de fer ;

3^e Catégorie. — Autres réformes.

- 7° Institution de bateaux-écoles pour former les états-majors de notre marine marchande ;
- 8° Amélioration de la situation des marins ;
- 9° Suppression des courtiers maritimes ;
- 10° Réformes du pilotage ;

11° Réductions des frais d'armement et de navigation ;

12° Diminution des frais de chancellerie.

Nous allons examiner chacun de ces remèdes.

Première catégorie. — L'armement.

1° SUPPRESSION DES PRIMES.

On pourrait supprimer les primes et les remplacer par des subventions pour les grandes lignes, comme en Allemagne. Quelques armateurs d'ailleurs réclament pour leur industrie la même liberté qu'on accorde aux autres industries. C'est ce vœu qu'a formulé si éloquemment M. Henri Estier, à la première séance de la commission extraparlamentaire de la marine marchande, le 14 décembre 1903. Voici d'ailleurs la conclusion de l'éloquent discours prononcé par cet armateur :

« J'ajoute que nous, armateurs, qui nous livrons à l'industrie la plus difficile du monde et qui ne sommes protégés par des limites douanières, alors que, au contraire, l'intérêt général du pays appelle la concurrence, j'ajoute que nous ne demanderions rien, mais absolument rien, si on nous laissait la *liberté qu'on laisse à toutes les autres industries*. Or, qu'arrive-t-il, c'est que, au contraire, pour des raisons politiques et sociales, contre lesquelles nous ne nous élevons pas, mais à propos desquelles nous faisons des réserves, on nous condamne chaque jour à supporter de nouveaux règlements; nous dépendons de six ministères, il y a un nombre incroyable de commissions qui s'occupent de nous ; je n'en dis pas plus long et nous vivons sous une

réglementation surannée, étroite, tyrannique et étouffant toutes les initiatives. Au contraire, je le répète, que l'on nous traite en industrie libre, qu'on nous laisse exercer notre métier comme nous l'entendons et que l'Etat ne s'occupe plus de notre industrie et ne la régie plus par des règlements antérieurs au règne du grand Roi et l'on n'entendra plus dire : ces armateurs sont d'une rapacité extraordinaire. Nous ne vous demanderons rien. Mais si vous ne voulez pas satisfaire à ce désir, si vous voulez nous laisser enterrés dans votre réglementation archaïque, alors nous vous demandons la compensation des charges que l'Etat français juge à propos de faire peser sur nous, la compensation d'armement. Nous ne demandons rien de plus. La liberté ou la compensation (*Très bien ! Très bien !*)

2° CONCENTRATION DE NOS EFFORTS SUR QUELQUES GRANDS PORTS.

La France possède une infinité de petits ports, impropres aux exigences actuelles de la navigation moderne, au lieu d'avoir 3 points sur lesquels nous concentrerions tous nos efforts, à l'exemple de l'Allemagne pour Hambourg et Brême. Il faut résolument sacrifier tous nos ports inutiles et nous borner à 4 ports, où nous creuserions des bassins assez grands pour abriter les plus grands paquebots, non seulement actuels, mais à venir (1), où nous saurions ména-

(1) Nous citerons à ce sujet le passage suivant du discours de M. André Lebon, prononcé à la Fédération des industriels et des commerçants français le 10 mai 1908 :

« M. Baudin s'est exprimé plus sévèrement que je ne saurais le faire moi-même sur les facteurs qui paralysent l'activité française dans le

ger les espaces suffisants à la manipulation des marchandises et qui seraient desservis par tout un réseau convergent de voies ferrées, de fleuves navigables et de canaux assez profonds.

Qu'on nous permette de citer ici à ce sujet un passage de l'article fort intéressant paru dans le *Journal* en août 1906, « Un danger national », de M. J. de Bonnefon. Comme le rédacteur demandait à un personnage haut placé si la dernière assemblée législative n'a pas fait des lois et des règlements capables de rendre un peu de vie à une splendeur prête à s'éteindre, voici la réponse qu'il obtint : « Je sais que l'on croit avoir fait un grand pas et peut-être l'a-t-on fait, mais dans du sable mouvant où la trace des

temps où nous vivons. Il a parlé de conceptions théoriques ; nous tenons de notre origine classique tout un bagage de conceptions théoriques qui est infailliblement encombrant dans ce temps de vapeur et d'électricité, et je pourrais vous en citer un exemple : Je suis armateur, comme vous savez, et il y a beau temps que je voudrais avoir sur certaines de mes lignes des bateaux plus grands que ceux que j'ai en service ; je conçois notamment des bateaux de 160 mètres pour telle ou telle destination. Eh bien ! Monsieur l'ancien Ministre des Travaux publics, savez-vous que, dans le port de Marseille, il n'y a pas une cale de radoub pouvant recevoir un bateau de 160 mètres, et si j'avais des bateaux de cette dimension, je serais obligé de les faire réparer à Toulon, dans l'arsenal de l'Etat, — ce qui ne me dit rien, — ou d'aller à Gênes. Et alors, je me suis mis en instance, dernièrement, pour obtenir qu'il y eut une cale de radoub dans le port de Marseille pour les bateaux de 160 mètres. Savez-vous ce que m'a répondu l'administration : « Ce n'est pas assez, il faut des cales de radoub de 225 mètres ». Et comme il y a à Marseille une Société des docks qui est obligée de créer des cales de radoub quand on la requiert de le faire, on a perdu deux ans pour obtenir d'elle qu'elle fit une cale inutile et inutilisable dans les temps actuels, et pour arriver à cette solution transactionnelle, pleine de bon sens, qui est de dire : « Vous allez faire une cale de radoub de 180 mètres et vous la disposerez de telle façon que plus tard on pourra la prolonger de 23 mètres ». Deux ans de retard, c'est énorme.

pas se perd. Ce serait faire œuvre française que de signaler dans un grand journal le danger où va sombrer non pas un seul navire, mais toute une marine.

« Le mal peut encore être évité.

« Pour la navigation commerciale, l'avenir est aux bateaux géants. Si tel de vos bateaux a été le premier, il y a deux ans, parce qu'il était le plus vaste, il est aujourd'hui dépassé par cinq unités ; il sera demain compté parmi les vieilles machines, bonnes pour les émigrants.

« Les compagnies françaises ne sont pas coupables. Elles ne demanderaient pas mieux que de faire œuvre d'initiative. Mais elles ne peuvent pas mettre en chantiers des navires plus grands que les modèles actuels, que la *Provence*, par exemple, parce que le port et les formes de radoub du Havre ne peuvent contenir de navires ayant un mètre de plus.

« Le bassin de l'Eure et la forme de radoub la plus grande ont deux cent mètres. Il faut adopter ces dimensions pour les navires en construction car les travaux entrepris ne promettent rien pour l'avenir : dans quatre villes maritimes, la France travaille en ce moment à des créations ou des restaurations. Nulle part, elle ne paraît songer à donner des logements vastes et modernes aux bateaux de demain.

« Avec les navires inférieurs à deux cents mètres, la lutte contre les compagnies étrangères sera bientôt impossible ; et par contre, au Havre, à Saint-Nazaire, à Marseille, les bassins seront insuffisants pour contenir des navires égaux à ceux des compagnies étrangères.

« Certes, depuis dix ans, les pouvoirs publics se sont occupés de la marine marchande. On pourrait même dire que de grands progrès ont été accomplis, si ces progrès

n'étaient pas affreusement stériles. A quoi servent les primes si l'infériorité du matériel conduit les compagnies françaises à la ruine ?

« La loi sur la marine marchande est un chef d'œuvre législatif. Mais il ne suffit pas d'encourager les armateurs ou les grandes compagnies à faire des constructions. Il faut leur donner des ports où remiser les constructions.

« En l'an 1906, ces ports manquent à la France. Au Havre même il va se passer un de ces faits les plus invraisemblables de l'histoire économique. L'Etat et la ville dépensent dans ce port quarante sept millions. On y travaille depuis vingt ans. On y travaillera encore dans dix ans. « Eh bien ! écoutez ceci, Monsieur, redites-le et ne craignez aucun démenti, ces travaux qui devaient être finis en 1900, qui devaient être prolongés jusqu'en 1904 et qui ne seront pas achevés en 1907, sont faits d'après les anciennes formules, sur les anciens plans.

« On a oublié de prendre en considération les progrès de la marine marchande, l'agrandissement des navires.

« Je me trompe ; on a pensé aux perfectionnements pour avantager les étrangers : on vient de créer au Havre un quai d'escale qui permet aux navires étrangers, quelle que soit leur dimension, de venir à toute heure de la marée. Les Anglais, les Allemands, les Américains, les Hollandais, les Belges, les Italiens, profiteront de cet avantage, déposeront ou chargeront voyageurs et marchandises, puis continueront une route heureuse.

« Mais les navires français dont le Havre est le port d'attache seront obligés d'entrer dans les nouveaux bassins. L'exiguïté de ces bassins condamnera les compagnies françaises à l'usage perpétuel de navires insuffisants en longueur et en largeur. »

Cette déclaration résume admirablement les causes de notre infériorité maritime, et au lieu de faire des lois, on devrait songer surtout à l'amélioration et à l'agrandissement de nos ports, et encore pas de tous, mais de 4 seulement ; tant que nous n'aurons pas accompli cette œuvre utile et *primordiale* nous perdrons absolument notre temps et nos millions.

Or, notre pays devrait posséder 4 grands ports, autonomes, bien aménagés et qui serviraient d'entrepôt à l'Europe :

Le Havre (1), pour l'Amérique du Nord ;

Nantes, pour pénétrer dans le pays par la vallée de la Loire ;

Bordeaux, avec *Le Verdon*, comme *avant-port*, pour l'Amérique Occidentale et l'Amérique du Sud ;

Marseille, pour le bassin de la Méditerranée, l'Afrique Orientale, l'Océanie et l'Extrême-Orient.

3°. — CRÉATION D'UN RÉSEAU DE CANAUX.

Les canaux sont des agents de concurrence de la plus

(1) La Chambre des députés, dans sa séance du 10 juillet 1908, a adopté dans son ensemble un projet de loi, par lequel sont déclarés d'utilité publique, conformément aux dispositions générales des avant-projets, en date du 16 octobre 1907, dressées par les ingénieurs du port du Havre et de la navigation de la Seine maritime :

1° Les travaux d'extension du port du Havre comprenant la création d'un bassin de marée et d'une forme de radoub au sud de l'avant-port et des bassins actuels, au moyen d'une emprise sur la baie de la Seine, limitée par des digues. La dépense est évaluée 86.600.000 francs.

2° Les travaux d'amélioration de l'estuaire de la Seine, comprenant le prolongement de la digue nord sur 4 kilomètres de longueur à partir et en aval du méridien de Saint-Sauveur et des dragages.

La dépense est évaluée à 12 millions de francs.

C'est donc une dépense globale de 98.600.000 francs qui va être consacrée au port du Havre.

haute importance. Or, l'insuffisance des canaux pour la France est une cause d'infériorité incontestable. Aussi faudrait-il unir entre eux par une harmonie complète le chaland et le wagon. « Malheureusement, les canaux en France, insuffisamment creusés, quant à quelques-uns d'entre eux tout au moins, parce que dus à l'initiative individuelle par voie de concession et adaptés par suite aux seuls besoins d'une région, voient encore leur coefficient d'utilité diminué par la concurrence jalouse des compagnies ferrées : les ponts et chaussées ont eu la faiblesse d'accepter les plans des compagnies qui traversent les voies d'eau à une hauteur trop faible pour permettre le transport de bateaux d'une certaine puissance ; les compagnies de chemins de fer se sont refusées à établir les points de suture qui eussent permis à la batellerie d'augmenter utilement son trafic ; Lyon attend encore une gare d'eau, et les voies ferrées et navigables dans la région, canaux ou rivières, ne sont pas rattachées les unes aux autres. Le canal en France n'est pas complémentaire comme en Allemagne, mais rivale » (1).

Or, l'Etat devrait veiller à faire disparaître cette rivalité très nuisible aux intérêts généraux du pays.

En plus des améliorations prévues par le programme Pierre Baudin (2), il y aurait lieu principalement :

(1) *L'Economie politique nationale*, de Cauwès.

(2) Voici la partie du programme Baudin qui a rapport aux voies navigables :

1° Jonction de la Chives à la Meuse et à l'Escaut et amélioration des canaux qui relient l'Escaut à Dunkerque ;

2° Jonction de Saint-Étienne à Givors et à Roanne ;

3° Canal de Moulins à Sancoins ;

4° Navigabilité de la Loire ;

5° Amélioration de la Seine et du port de Paris ;

6° Amélioration de la baie de la Somme ;

- 1° De relier la Loire et la Garonne par un canal de Givors à Limeuil sur la Dordogne ;
- 2° D'approfondir le canal du Berry ;
- 3° De créer un canal de Châtillon-sur-Seine à Nogent-sur-Seine ;
- 4° De relier Lyon et Arles par un canal latéral ;
- 5° De créer un canal de Limeuil, Périgueux, Angoulême, Niort, Luçon, Nantes.

4°. — CRÉATION DE TARIFS D'EXPORTATION PAR TERRE
ET PAR MER AVEC RÉDUCTION DES TRANSPORTS PAR TERRE.

Le consul général de France à Hambourg a exposé en décembre 1903, à la commission extra-parlementaire de la marine marchande, un système de tarifs combinés. Voici ce qu'il propose :

Le système proposé consiste essentiellement dans la superposition de deux réductions de fret, terrestre et maritime, concédées aux marchandises exportées de France.

La marchandise quittant son point d'origine (de production, de fabrication ou d'expédition), serait transportée au port d'embarquement par chemin de fer à un tarif réduit, disons, pour fixer les idées, avec une réduction de 50 % sur le tarif ordinaire de ces transports. Embarquée à bord d'un navire français, elle serait transportée au port de destination finale, à un fret également réduit de 50 %.

Arrivant sur les marchés étrangers à des conditions de transport si favorables, la marchandise française pourrait faire une concurrence avantageuse aux produits similaires étrangers.

L'Etat rembourserait aux compagnies de chemins de fer et

-
- 7° Amélioration du canal du Midi et de la Garonne entre ce canal et Bordeaux ;
 - 8° Etude de la canalisation du Rhône ;
 - 9° Etude du canal du Midi.

de navigation les réductions de fret terrestre et maritime consenties par elles. Ces bonifications auraient l'avantage immense de ne s'appliquer qu'à des transports réellement effectués.

La réduction de fret maritime pourrait être soit simplement remboursée, soit remboursée avec une majoration déterminée, de $\frac{1}{3}$, $\frac{1}{2}$ ou plus, de manière à constituer une prime plus ou moins élevée. On est en droit de croire qu'avec ces réductions, les lignes de chemins de fer et de navigation verraient bientôt affluer les marchandises à transporter.

Grâce à ces deux réductions de fret terrestre et maritime superposées, ou plutôt mises en quelque sorte bout à bout, l'exportation des marchandises françaises ne pourrait manquer de recevoir une vive impulsion. En même temps les lignes de navigation seraient obligées de rester essentiellement commerciales la prime n'étant plus donnée, comme dans le système actuel, à la coque même du navire, ce qui permet à l'armateur d'en profiter sans que la marchandise en profite. Dans le système actuellement en vigueur, l'armateur seul bénéficie de la prime. Dans le système proposé, tout au contraire, il y aurait quatre organismes successivement appelés à profiter de la prime.

1° Le producteur, industriel ou agriculteur, dont les produits trouvent une issue plus facile vers l'étranger ;

2° Le négociant ou intermédiaire, pour des raisons analogues ;

3° Le chemin de fer qui voit affluer en plus grandes quantités les marchandises à transporter ;

4° La ligne de navigation.

La prime, au lieu de rester concentrée entre les mains des armateurs, se trouverait donc répartie entre un très grand nombre de personnes, ayant chacune accompli un travail utile. Cela est assurément très démocratique et conforme aux principes d'une saine économie politique.

Comme en Allemagne, il conviendrait d'établir un tarif dégressif, décroissant suivant une proportion déterminée, variable ou invariable pour les taux des transports terrestres, variable pour le taux des transports maritimes et combiné de telle sorte que le négociant se trouvât toujours en face d'un prix unique pour l'ensemble du trajet que la marchandise aurait à parcourir. Des lettres de voiture concernant chaque envoi seraient délivrées en double expédition ; l'une de ces expéditions suivrait la marchandise, l'autre serait envoyée au ministère des finances, qui

totaliserait les réductions consenties et calculerait les remboursements afférents aux différents chemins de fer et à chaque navire.

M. Caillaux s'est montré partisan des tarifs combinés. Il a réfuté l'opinion générale que les tarifs combinés sont des primes indirectes : « Ce sont, a-t-il dit, simplement des tarifs d'exportation soudés avec les tarifs des compagnies de navigation ; si bien que, s'ils existaient en France, un commerçant de Paris déposerait, par exemple à la ligne de l'Ouest ou de Paris-Lyon-Méditerranée, ses marchandises pour le Levant, payerait immédiatement le prix fixé par un tarif commun entre la compagnie de chemin de fer et la compagnie de navigation et n'aurait plus à s'occuper de rien. »

Deuxième Catégorie. — La construction.

5°. — CRÉATION DE PORTS FRANCS.

La création de ports francs aurait pour les constructeurs français un avantage considérable : car de quoi souffrent nos chantiers ? De la pénurie des commandes, et d'où provient cette pénurie, si ce n'est de ce fait que, fabricant plus cher que l'étranger, nos constructeurs n'ont qu'exceptionnellement des commandes des autres pays. Or, cette élévation du prix de revient des navires construits en France vient de ce que le tarif des douanes majore de 20 à 40 % le prix des matières premières nécessaires à la construction des bâtiments. Or, pour arriver à éviter cet inconvénient, il faut que l'on puisse construire les navires sans que les matières premières subissent ces droits de douane. C'est par la création de ports francs que l'on atteindra cet important

résultat qui permettra à nos constructeurs de lutter avantageusement avec l'étranger. De plus, l'Etat pourra ainsi faire naître les chantiers où bon lui plaira.

6°. — TARIFS RÉDUITS DES CHEMINS DE FER.

On pourrait adopter des tarifs réduits de chemins de fer, comme en Allemagne, pour le transport des matières premières des centres de production aux chantiers de construction.

Troisième Catégorie. — Autres réformes.

7°. — INSTITUTION DE BATEAUX ÉCOLES POUR FORMER
LES ÉTATS-MAJORS DE LA MARINE MARCHANDE.

Il est nécessaire de rehausser le niveau d'instruction de nos capitaines au long cours et de créer par suite de nombreuses écoles maritimes où se formeront nos futurs officiers de marine marchande. A l'exemple de l'Ecole supérieure de commerce de Paris, on pourrait adjoindre à toutes nos écoles commerciales une section maritime. De plus, le ministère du commerce, qui d'ailleurs s'est engagé dans cette voie, devrait avoir 2 ou 3 navires spécialement affectés à la formation des officiers de marine commerciale. Nous suivrions l'exemple donné par le Norddeutscher Lloyd qui fonda en 1896 une école de ce genre à bord du 4 mâts *Herzogin Sophie Charlotte* et qui en 1902 en fonda une seconde sur le 4 mâts *Herzogin Cecilie*.

8°. — AMÉLIORATION DU SORT DES MATELOTS.

Il faudrait aussi se préoccuper de la situation des mate-

lots qui est vraiment précaire. Voici ce qu'en disait d'ailleurs le directeur d'une compagnie française : « Les matelots français ne gagnent pas autant que les matelots anglais : une chose terrible pour eux, c'est le chômage. Autrefois nos ports regorgeaient de matelots ; ils ne connaissaient pas le chômage. Vous savez le tempérament du matelot : après un long parcours, il restait à terre dix jours, ensuite il trouvait son embarquement facilement.

Aujourd'hui les voyages ne sont pas longs. Je parle des voyages de long cours. Le matelot sera deux mois et demi sur mer ; il arrive sur terre et avant de se rembarquer, il reste quelquefois un mois et plus à terre sans rien gagner. Ces gens-là ont des femmes, des enfants. Quand ils n'en ont pas, ils ont un vieux père, une vieille mère, qui ont besoin des gages du fils. Fatigués de tant de misères, ils abandonnent un métier qui ne leur permet pas de vivre. Je suis un vieux marin peut-être un peu chauvin comme tous les marins et je ne le regrette pas. Je suis navré quand ces gens viennent souvent me prier d'user de ma bien modeste influence en me disant : « Ne pourriez-vous pas me faire entrer comme homme d'équipe au chemin de fer ou me caser à terre ? » Ce sont de beaux garçons de 25 ans, qui viennent du service ; ils sont formés, ils me montrent de bons certificats, des brevets de gabiers, de canonniers ou de matelots chauffeurs, et cependant ils cherchent à s'en aller. Ils aiment mieux rouler des brouettes, aller porter la malle de l'étranger, ouvrir les portières des voitures... »

A l'heure où l'on songe à améliorer le sort de l'ouvrier, il nous semble que l'on pourrait un peu songer à cette robuste race des matelots, dont le métier est si dur et nécessite une si grande abnégation de tous les sentiments !

9°. — SUPPRESSION DES COURTIERS MARITIMES.

L'emploi des courtiers maritimes n'est pas obligatoire, mais on ne peut pas s'en passer. M. Vignon a défini avec beaucoup de justesse devant la commission parlementaire d'enquête le rôle des courtiers maritimes dans les transactions maritimes : « Vous faites un voyage qui vous rapporte 1.000 francs de bénéfice ; votre navire arrivé dans un port français, il faut qu'il donne 1.200 francs au courtier maritime pour l'opération en douane. Le courtier écrit trois ou quatre mots, les expédie à la douane et c'est fini. Dans ces conditions, l'armateur français est pressuré et une foule d'opérations maritimes seraient possibles, s'il n'y avait pas de courtiers maritimes, c'est-à-dire si l'on avait en France, comme dans tous les pays du monde, le droit d'écrire à M. G..., par exemple, à Nantes ou à Saint-Nazaire : « Je vous charge de faire les opérations de mon navire et je vous donnerai 50 francs. » En France on donne 1.200 francs. Le résultat est qu'on décourage les négociants qui voudraient faire de l'armement, et qui ne veulent pas engager leurs capitaux pour les beaux yeux des courtiers maritimes. »

M. Bordes, de son côté, a donné un exemple du tribut prélevé par ces agents : « Je vous citerai un usage de Bordeaux. Le courtage maritime nous coûte, pour déclarer un navire portant 4.000 tonnes, 2.000 francs ; un courtier prend la peine de sortir de chez lui, d'aller à la Bourse (il y a 50 mètres à parcourir) ; pour cette opération il n'assume aucune responsabilité, l'armateur seul étant responsable ; le courtier syndiqué a droit à 50 centimes par tonne, soit parfois à 10 % du fret. »

Lorsque les armateurs veulent se passer d'un auxiliaire

aussi coûteux, aussitôt le syndicat général des courtiers intente un procès long et coûteux au récalcitrant. Aussi le courtage devient une dîme exorbitante. Ainsi en 1901, Rouen possédait 8 charges de courtiers, qui coûtaient de 250.000 à 350.000 francs. Or, chacune de ces charges rapportait au moins 40.000 francs. C'est donc un impôt annuel de 320.000 francs que supportaient les marchandises importées ou exportées par Rouen. Cette institution est absolument inutile, comme l'a d'ailleurs prouvé l'enquête qu'a faite le Conseil d'Etat en 1864. Il serait donc nécessaire de débarrasser la marine de ces parasites.

10°. — RÉFORMES DU PILOTAGE.

Le pilote est certes d'une utilité incontestable, et par suite nous ne voulons pas nous élever contre cette institution qu'il est juste de rétribuer quand elle est nécessaire. Mais il nous semble qu'un capitaine qui a l'habitude de rentrer dans un port, ne devrait pas se voir imposer un pilote.

Or, à chaque voyage, tout capitaine est obligé d'effectuer les signaux nécessaires pour appeler un pilote et attendre son arrivée pour franchir un passage qu'il connaît parfaitement. Or la charge que supporte l'armement de ce fait est assez lourde. Ainsi, un armateur, pour 3 petits bâtiments de 1500 tonnes, a dû payer du 1^{er} janvier au 31 décembre 1898 une somme de 37.175 francs. De plus l'ensemble des droits de pilotage dans tous les ports s'élève au moins à 5 millions par an ! Il serait donc utile que l'emploi du pilote ne fut imposé que dans les seuls cas où le capitaine d'un navire ne connaîtrait pas suffisamment le passage que doit emprunter son bâtiment. Le capitaine seul

devrait être juge de la nécessité d'employer un pilote, sous sa responsabilité personnelle.

11°. — DIMINUTION DES FRAIS D'ARMEMENT ET DE NAVIGATION.

Les efforts de nos législateurs devraient tendre à libérer notre armement du fardeau écrasant des frais qui lui sont imposés.

Ainsi, un armateur a communiqué à la commission d'enquête de 1898 le relevé des frais de pilotage, de droits sanitaires, de droits de phare, de droits de quai, de péages locaux, etc... payés à Bordeaux du 9/10 septembre au 1/3 octobre 1895 par son vapeur *Ernestine*. Or, pour 23 jours, ils se sont élevés à 3.848 fr. 38 ; pour un mois ils auraient atteint 4.810 francs et pour l'année 57.720 francs. Or, l'*Ernestine* valait 150.000 francs. Cet armateur dut dans ces conditions renoncer au bout de trois semaines au service qu'il avait entrepris entre Pasages et Bordeaux. Or, nous pouvons assurer que beaucoup d'armateurs sont écrasés par les charges de toute nature qui affluent et qu'alors ils abandonnent leurs lignes aux mains des étrangers, particulièrement des Allemands.

12°. — DIMINUTION DES FRAIS DE CHANCELLERIES.

Il serait nécessaire également de reviser le tarif des droits de chancellerie, en allégeant les frais qui pèsent de ce fait sur notre marine marchande. C'est ainsi qu'un vapeur de 700 tonneaux paye dans un port étranger pour 12 voyages 1.140 francs de droits de chancelleries, alors que le navire allemand voyageant dans les mêmes conditions ne paie que 140 francs.

Nous pensons qu'ainsi délivrée des charges qui l'écrasent, notre marine marchande, lorsqu'elle aura enfin obtenu des pouvoirs publics l'outillage rationnel qui lui manque, pourra vivre et prospérer sans l'appui des primes qui la soutiennent en l'opprimant, qui enlèvent à nos armateurs toute initiative et qui font peser sur nos budgets des charges lourdes et d'une utilité souvent contestable.

Vu :

Le Doyen,

CH. LYON-CAEN.

Vu :

Le Président de la Thèse,

BERTHÉLEMY.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

L. LIARD.

TABLE DES MATIÈRES

BIBLIOGRAPHIE	5
Chapitre I. — La marine marchande en France et en Allemagne, de 1875 à 1905.	7
PREMIÈRE PARTIE. — <i>France.</i>	
Chapitre II. — Les subventions postales	19
Chapitre III. — La loi de 1884.	40
Chapitre IV. — La loi de 1893	52
Chapitre V. — La loi de 1902	59
Chapitre VI. — La loi de 1906.	66
DEUXIÈME PARTIE. — <i>Allemagne.</i>	
Chapitre VII. — Les subventions postales	73
Chapitre VIII. — Les tarifs combinés	79
Chapitre IX. — Les chantiers de constructions	93
CONCLUSIONS. — Remèdes pour relever notre marine marchande.	98

